



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 123/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

04 SEP 2025

Obowiązuje od / Effective from

02 OCT 2025

Obowiązuje do / Effective to

05 OCT 2026

DZIAŁALNOŚĆ WOJSKOWA

1. TERMIN

02 OCT 2025 - 05 OCT 2026

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
Codziennie w godz. 1000 - 0200.

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby działalności wojskowej JW
Komandosów Lubliniec. Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR656 (Szprotawa)

Granice poziome:

Okrag o promieniu 6 NM i srodku w punkcie:
51 36 35 N 015 39 55 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Gorna granica: FL 95

EPTR657 (Glogów)

Granice poziome:

Okrag o promieniu 6 NM i srodku w punkcie:
51 41 06 N 016 04 57 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Gorna granica: FL 95

EPTR658 (Przyborów)

Granice poziome:

Okrag o promieniu 6 NM i srodku w punkcie:
51 48 00 N 015 48 15 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Gorna granica: FL 95

EPTR659 (Krzepice)

Granice poziome:

Okrag o promieniu 9 NM i srodku w punkcie:
50 53 56 N 018 45 21 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Gorna granica: 3500 ft AMSL

MILITARY ACTIVITY

DATE

02 OCT 2025 - 05 OCT 2026

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).
Daily between: 1000 - 0200.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for purposes of military activity of Lubliniec
Commando Military Unit. Unclassified airspace.

EPTR656 (Szprotawa)

Lateral limits:

Circle of 6 NM radius centred at point:
51 36 35 N 015 39 55 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

EPTR657 (Glogów)

Lateral limits:

Circle of 6 NM radius centred at point:
51 41 06 N 016 04 57 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

EPTR658 (Przyborów)

Lateral limits:

Circle of 6 NM radius centred at point:
51 48 00 N 015 48 15 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

EPTR659 (Krzepice)

Lateral limits:

Circle of 9 NM radius centred at point:
50 53 56 N 018 45 21 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 3500 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

Dowódca JW Komandosów Lubliniec

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefy EPTR656 - 658 oraz EPD31 będą użytkowane na potrzeby skoków spadochronowych w zależności od warunków atmosferycznych. Wyrzut skoczków nastąpi w strefie EPTS7A, B, C, D, E. Wykorzystanie strefy EPD31 zostało uzgodnione z Komendą Poligonu. Priorytet na wykorzystanie EPTS7 zostanie nadany przez Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP.
- 5.2 Strefy EPTR659 oraz EPTR61 będą użytkowane na potrzeby skoków spadochronowych w zależności od warunków atmosferycznych. Wyrzut skoczków nastąpi w strefie EPTS6A, B, C, D. Priorytet na wykorzystanie strefy EPTS6 zostanie nadany przez Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP.
- 5.3 Strefy EPTR656 - 659 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji, tel.: +48-665-251-602, +48-727-014-854.
- 5.4 Statki powietrzne wyznaczone na potrzeby działalności: 1 x C-17 lub 1 x S.C-7.
- 5.5 Liczba zajęć i zrzutów: 3.
- 5.6 Lotnisko startu i lądowania: EPWR (C-17), EPRU, EPPT (S.C-7).
- 5.7 Liczba skoczków: 36.
- 5.8 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

ORGANISER

Lubliniec Commando Military Unit

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR656 - 658 and EPD31 areas will be used for the purposes of parachute jumping depending on weather conditions. The parachutists will be dropped off within the EPTS7A, B, C, D, E area. The use of the EPD31 area was agreed with the headquarters of military training area. Priority on use of the EPTS7 area will be given by the Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces.

EPTR659 and EPTR61 will be used for the purposes of parachute jumping depending on weather conditions. The parachutists will be dropped off within the EPTS6A, B, C, D area. Priority on use of the EPTS6 area will be given by Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces.

EPT656 - 659 areas are to be requested and activated/deactivated, phones: +48-665-251-602, +48-727-014-854.

Aircraft designated for the activity purposes: 1 x C-17 or 1 x S.C-7

Number of lifts and drops: 3.

Take-off and landing aerodrome: EPWR (C-17), EPRU, EPPT (S.C-7).

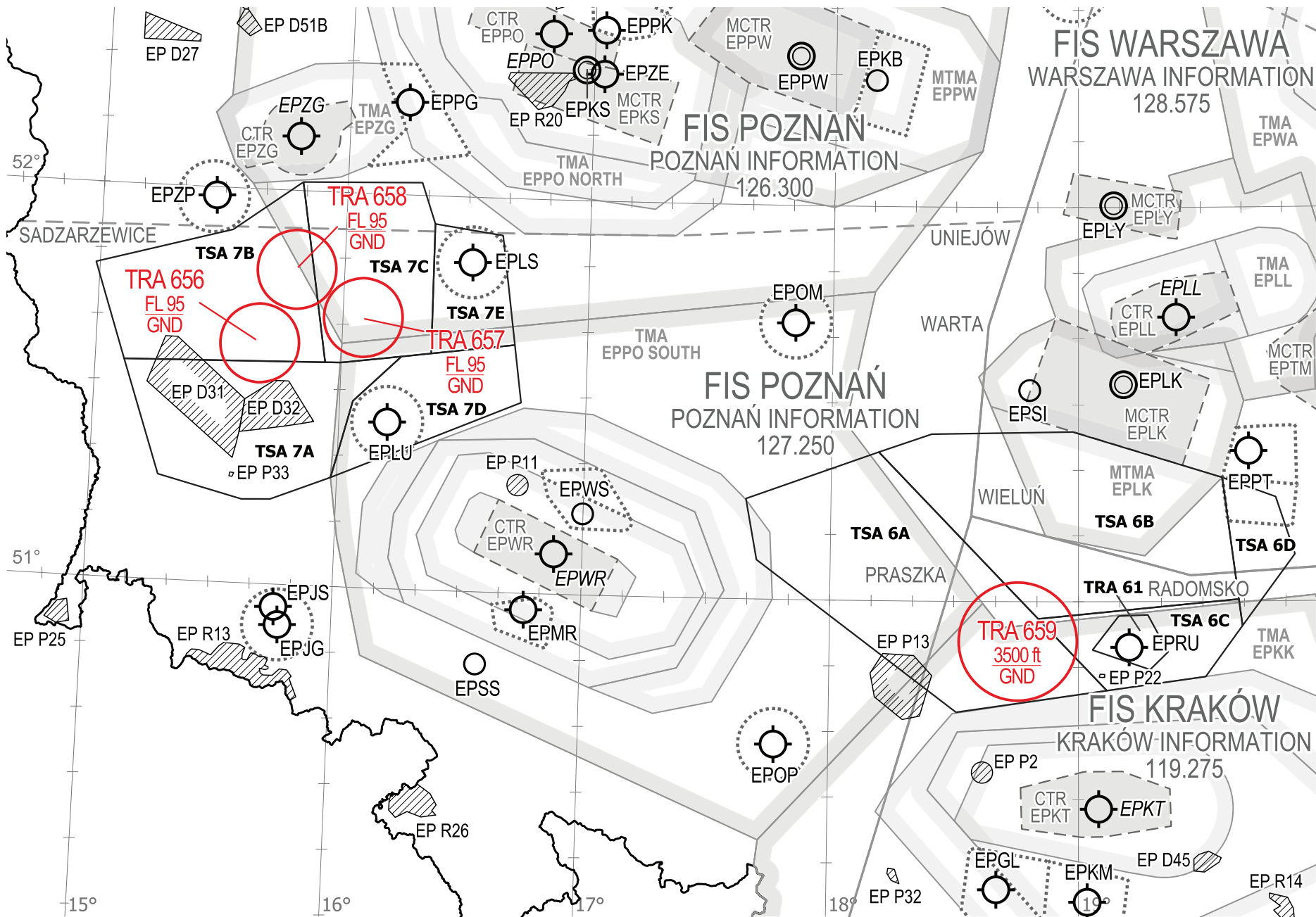
Number of parachutists: 36.

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

See: graphical Appendix.

- END -

FIS SECTORS



APPENDIX A



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 124/25 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date
04 SEP 2025

Obowiązuje od / Effective from
02 OCT 2025

Obowiązuje do / Effective to
30 OCT 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.07.79.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.191.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacyjne Ż1 i Ż2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Łopuszańska 36
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.
Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1874 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 54 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż2 zlokalizowany 1958 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 15 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 11 37,10 N 020 56 37,00 E
Ż2: 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 09 OCT 2025,
Ż2: do 11 NOV 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

II.

1. Podstawa prawna:

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

2. Opis:

Dźwig stacyjny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

ul. Wschodu Słońca
Lokalizacja OLS: powierzchnia 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.

Legal basis:

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

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Łopuszańska 36
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

Ż1 located 1874 m before THR 15 measuring along RCL and 54 m to the left of RWY 15 approach path,
Ż2 located 1958 m before THR 15 measuring along RCL and 15 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 37,10 N 020 56 37,00 E
Ż2: 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 09 OCT 2025,
Ż2: till 11 NOV 2025.

Obstacle marking/lighting:

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

II.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.94.2024
PANSNA 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.

- 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.

III.

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.

IV.

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.

V.

1. **Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.6.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.6.2025.1.LW

- 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.

III.

- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.97.2024
PANSA arrangement: OSK.633.228.2024.1.LW
- Description:**
Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.
- Location:**
ul. Jutrzenki, plot No 15/13, 2-07-21
OLS location: RWY 15 approach surface.
Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 2780 m before THR 15 measuring along RCL and 201 m to the left of RWY 15 approach path.
Coordinates:
Ż1/S1: 52 12 05.20 N 020 56 21.20 E
- Elevations:**
Maximum elevation:
Ż1: 157.40 m/516.40 ft AMSL
S1: 163.40 m/536.08 ft AMSL
- Expected time of operation:**
till 01 NOV 2025.
- Obstacle marking/lighting:**
Ż1/S1: day – YES, night – YES.

IV.

- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.105.2024
PANSA arrangement: OHP.633.19.2024.1.LW
- Description:**
Mobile crane S1 is an aeronautical obstacle.
- Location:**
ul. Solińska 19B, C, D
OLS location: inner horizontal surface.
Location relative to approach path:
S1 located 654 m before THR 15 measuring along RCL and 1814 m to the left of RWY 15 approach path.
Coordinates:
S1: 52 11 29.30 N 020 58 29.10 E
- Elevations:**
Maximum elevation:
S1: 179.13 m/587.69 ft AMSL
- Expected time of operation:**
till 09 OCT 2025.
- Obstacle marking/lighting:**
S1: day – YES, night – YES.

V.

- Legal basis:**
PPL arrangement: TBZPP.07.6.2025
PANSA arrangement: OHP.633.6.2025.1.LW

2. Opis: Dźwigi stacyjne Ż2 i Ż3 oraz dźwigi mobilne S1, S2 i S3 stanowią przeszkody lotnicze.	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	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
4. Wysokości: Maksymalna wysokość: Ż2: 165 m/541,33 ft AMSL S2: 173 m/567,58 ft AMSL	Elevations: Maximum elevation: 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.	Expected time of operation: S1: till 23 JAN 2026, Ż2/S2: till 23 JAN 2026, Ż3/S3: till 24 JAN 2026.
6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: S1: dzienne – TAK, nocne – TAK, Ż2/S2: dzienne – TAK, nocne – TAK, Ż3/S3: dzienne – TAK, nocne – TAK.	Obstacle marking/lighting: S1: day – YES, night – YES, Ż2/S2: day – YES, night – YES, Ż3/S3: day – YES, night – YES.
VI.	VI.
1. Podstawa prawna: Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.10.2025 Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.7.2025.1.LW	Legal basis: PPL arrangement: TBZPP.07.10.2025 PANSAs arrangement: OHP.633.7.2025.1.LW
2. Opis: Dźwig stacyjny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.	Description: Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.
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	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
4. Wysokości: Maksymalna wysokość: Ż1: 152,42 m/500,06 ft AMSL	Elevations: Maximum elevation: Ż1: 152.42 m/500.06 ft AMSL
5. Przewidywany czas pracy: do 10 FEB 2026.	Expected time of operation: till 10 FEB 2026.
6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.	Obstacle marking/lighting: Ż1: day – YES, night – YES.
VII.	VII.
1. Podstawa prawna: Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.22.2025 Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.22.2025.1.LW	Legal basis: PPL arrangement: TBZPP.07.22.2025 PANSAs arrangement: OHP.633.22.2025.1.LW
2. Opis: Dźwigi stacyjne Ż1, Ż2 oraz dźwigi mobilne S1, S2 stanowią przeszkody lotnicze.	Description: Construction cranes Ż1, Ż2 and mobile cranes S1, S2 are aeronautical obstacles.
3. Lokalizacja: ul. Pieskowa Skała Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 29.	Location: ul. Pieskowa Skała OLS location: RWY 29 approach surface.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:

Ż1 zlokalizowany 1402 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 149 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S1 zlokalizowany 1389 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 189 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż2 zlokalizowany 1381 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 205 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S2 zlokalizowany 1389 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 189 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż1: 52 09 31,9 N 020 59 48,7 E
S1: 52 09 33,3 N 020 59 48,9 E
Ż2: 52 09 33,9 N 020 59 48,9 E
S2: 52 09 33,3 N 020 59 48,9 E

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.

VIII.

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.

IX.

1. Podstawa prawna:

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

2. Opis:

Dźwigi stacyjne 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

Location relative to approach path:

Ż1 located 1402 m before THR 29 measuring along RCL and 149 m to the right of RWY 29 approach path,
S1 located 1389 m before THR 29 measuring along RCL and 189 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż2 located 1381 m before THR 29 measuring along RCL and 205 m to the right of RWY 29 approach path,
S2 located 1389 m before THR 29 measuring along RCL and 189 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 09 31.9 N 020 59 48.7 E
S1: 52 09 33.3 N 020 59 48.9 E
Ż2: 52 09 33.9 N 020 59 48.9 E
S2: 52 09 33.3 N 020 59 48.9 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż2: 140.37 m/460.53 ft AMSL
S2: 150.37 m/493.33 ft AMSL

Expected time of operation:

till 28 FEB 2026.

Obstacle marking/lighting:

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

VIII.

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.

IX.

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

4. Wysokości: Maksymalna wysokość: Ż3: 152,00 m/498,68 ft AMSL	Elevations: Maximum elevation: Ż3: 152.00 m/498.68 ft AMSL
5. Przewidywany czas pracy: do 05 MAY 2026.	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.
X.	X.
1. Podstawa prawna: Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.36.2025 Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.19.2025.1.LW	Legal basis: PPL arrangement: TBZPP.07.36.2025 PANSА arrangement: OHP.633.19.2025.1.LW
2. Opis: Pompa do betonu PB oraz dźwig mobilny S2 stanowią przeszkody lotnicze.	Description: Concrete pump PB and mobile crane S2 are aeronautical obstacles.
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	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
4. Wysokości: Maksymalna wysokość: S2/PB: 178,50 m/585,62 ft AMSL	Elevations: Maximum elevation: S2/PB: 178.50 m/585.62 ft AMSL
5. Przewidywany czas pracy: do 01 MAR 2027.	Expected time of operation: till 01 MAR 2027.
6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: S2/PB: dzienne – TAK, nocne – TAK.	Obstacle marking/lighting: S2/PB: day – YES, night – YES.
XI.	XI.
1. Podstawa prawna: Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.48.2025 Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.60.2025.1.LW	Legal basis: PPL arrangement: TBZPP.07.48.2025 PANSА arrangement: OHP.633.60.2025.1.LW
2. Opis: Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż2 oraz dźwigi mobilne S1, S2, S3 i S4 stanowią przeszkody lotnicze.	Description: Construction cranes Ż1 and Ż2 and mobile cranes S1, S2, S3 and S4 are aeronautical obstacles.
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	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
4. Wysokości: Maksymalna wysokość: Ż2: 170,00 m/557,74 ft AMSL S2: 177,00 m/580,70 ft AMSL	Elevations: Maximum elevation: Ż2: 170.00 m/557.74 ft AMSL S2: 177.00 m/580.70 ft AMSL

5. **Przewidywany czas pracy:**
do 31 DEC 2026.
6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
Ż1/S1: dienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2/S2: dienne – TAK, nocne – TAK,
S3: dienne – TAK, nocne – TAK,
S4: dienne – TAK, nocne – TAK.
- XII.**
1. **Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.53.2025, TBZPP.07.78.2025
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.191.2024.2.LW, OSK.633.191.2024.3.LW
2. **Opis:**
Dźwigi stacjonarne Ż1, Ż2, Ż3 i Ż4 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,
Ż3 zlokalizowany 2025 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 46 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż4 zlokalizowany 1973 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 98 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
Ż3: 52 11 41,3 N 020 56 32,9 E
Ż4: 52 11 40,6 N 020 56 36,6 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.
Ż3: do 15 JUL 2026,
Ż4: do 16 JUL 2026.
6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
Ż1: dienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2: dienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3: dienne – TAK, nocne – TAK,
Ż4: dienne – TAK, nocne – TAK.

XIII.

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.

- Expected time of operation:**
till 31 DEC 2026.
- Obstacle marking/lighting:**
Z1/S1: day – YES, night – YES,
Z2/S2: day – YES, night – YES,
S3: day – YES, night – YES,
S4: day – YES, night – YES.

XII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.53.2025, TBZPP.07.78.2025
PANSA arrangement: OSK.633.191.2024.2.LW, OSK.633.191.2024.3.LW

Description:

Construction cranes $\dot{Z}_1$, $\dot{Z}_2$, $\dot{Z}_3$ and $\dot{Z}_4$ are aeronautical obstacles.

Location:

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

Location relative to approach path:

Z1 located 1967 m before THR 15 measuring along RCL and 9 m to the right of RWY 15 approach path,

Z2 located 1925 m before THR 15 measuring along RCL and 49 m to the left of RWY 15 approach path,

Z3 located 2025 m before THR 15 measuring along RCL and 46 m to the left of RWY 15 approach path,

Z4 located 1973 m before THR 15 measuring along RCL and 98 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Z1:	52 11 38.8 N	020 56 31.8 E
Z2:	52 11 38.5 N	020 56 35.5 E
Z3:	52 11 41.3 N	020 56 32.9 E
Z4:	52 11 40.6 N	020 56 36.6 E

Elevations:

Maximum elevation:
Z1: 152 m/498.68 ft AMSL

Expected time of operation:

Ž1: till 22 MAY 2026,
Ž2: till 23 MAY 2026.
Ž3: till 15 JUL 2026,
Ž4: till 16 JUL 2026.

Obstacle marking/lighting:

Ž1: day – YES, night – YES,
 Ž2: day – YES, night – YES,
 Ž3: day – YES, night – YES,
 Ž4: day – YES, night – YES.

XIII.

Legal basis:

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

Description:

Construction crane Ž1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Obrzeżna 7
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

Z1/S1 located 916 m before THR 29 measuring along RCL and 2046 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Z1/S1: 52 10 34.3 N 021 00 06.9 E

Elevations:

Maximum elevation:
Z1: 185.67 m/609.15 ft AMSL
S1: 199.2 m/653.54 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 MAR 2026.

6.	Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: Ż1/S1: dienne – TAK, nocne – TAK.	Obstacle marking/lighting: Ż1/S1: day – YES, night – YES.
	XIV.	XIV.
1.	Podstawa prawna: Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.56.2025 Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.82.2025.1.LW	Legal basis: PPL arrangement: TBZPP.07.56.2025 PANSAs arrangement: OHP.633.82.2025.1.LW
2.	Opis: Dźwig stacjonarny Ż1 oraz dźwig mobilny S1 stanowią przeszkody lotnicze.	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	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
4.	Wysokości: Maksymalna wysokość: Ż1: 140,05 m/459,48 ft AMSL S1: 150,05 m/492,28 ft AMSL	Elevations: Maximum elevation: Ż1: 140.05 m/459.48 ft AMSL S1: 150.05 m/492.28 ft AMSL
5.	Przewidywany czas pracy: do 31 DEC 2025.	Expected time of operation: till 31 DEC 2025.
6.	Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: Ż1/S1: dienne – TAK, nocne – TAK.	Obstacle marking/lighting: Ż1/S1: day – YES, night – YES.
	XV.	XV.
1.	Podstawa prawna: Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.60.2025 Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.99.2025.1.LW	Legal basis: PPL arrangement: TBZPP.07.60.2025 PANSAs arrangement: OHP.633.99.2025.1.LW
2.	Opis: Dźwig mobilny S1 stanowi przeszkodę lotniczą.	Description: Mobile crane S1 is an aeronautical obstacle.
3.	Lokalizacja: ul. Domaniewska 41A Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna. Lokalizacja względem ścieżki podejścia: S1 zlokalizowany 443 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2651 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29. Współrzędne: S1: 52 10 58,49 N 020 59 57,48 E	Location: ul. Domaniewska 41A OLS location: inner horizontal surface. Location relative to approach path: S1 located 443 m before THR 29 measuring along RCL and 2651 m to the right of RWY 29 approach path. Coordinates: S1: 52 10 58,49 N 020 59 57,48 E
4.	Wysokości: Maksymalna wysokość: S1: 175,37 m/575,35 ft AMSL	Elevations: Maximum elevation: S1: 175.37 m/575.35 ft AMSL
5.	Przewidywany czas pracy: do 31 DEC 2025.	Expected time of operation: till 31 DEC 2025.
6.	Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: S1: dienne – TAK, nocne – TAK.	Obstacle marking/lighting: S1: day – YES, night – YES.
	XVI.	XVI.
1.	Podstawa prawna: Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.73.2025 Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.119.2025.1.LW	Legal basis: PPL arrangement: TBZPP.07.73.2025 PANSAs arrangement: OHP.633.119.2025.1.LW
2.	Opis: Dźwig stacjonarny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.	Description: Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.
3.	Lokalizacja: ul. Wołoska 18 Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna. Lokalizacja względem ścieżki podejścia: Ż1 zlokalizowany 712 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2666 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29. Współrzędne: Ż1: 52 10 55,3 N 021 00 10,7 E	Location: ul. Wołoska 18 OLS location: inner horizontal surface. Location relative to approach path: Ż1 located 712 m before THR 29 measuring along RCL and 2666 m to the right of RWY 29 approach path. Coordinates: Ż1: 52 10 55,3 N 021 00 10,7 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 158,88 m/521,25 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 APR 2026.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Patrz: załącznik graficzny.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 109/25.

- KONIEC -

Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 158.88 m/521.25 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 APR 2026.

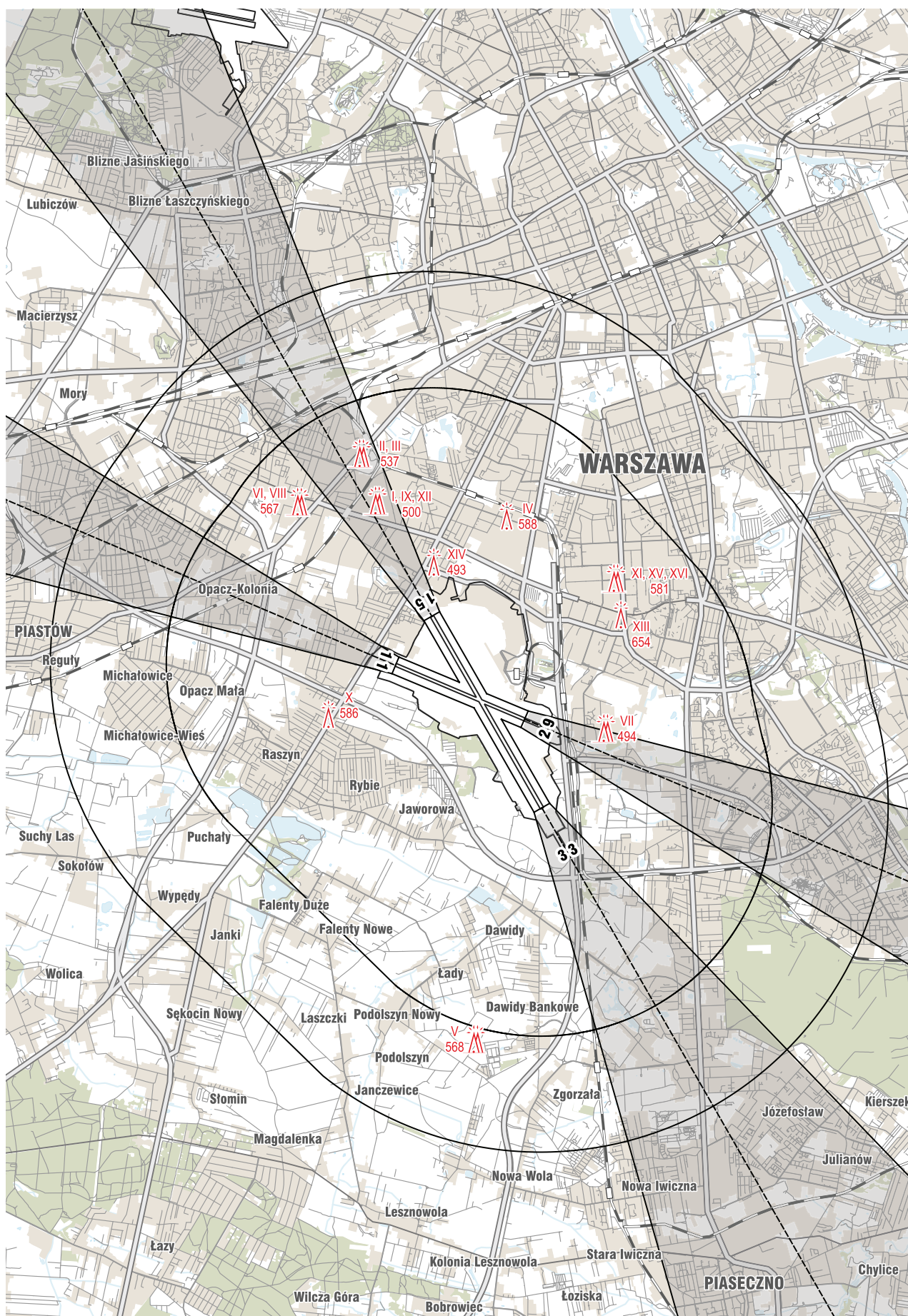
Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES.

See: graphical Appendix.

This Supplement replaces SUP 109/25.

- END -



I - OBSTACLE NUMBER
500 - 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 125/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date
04 SEP 2025

Obowiązuje od / Effective from
02 OCT 2025

Obowiązuje do / Effective to
30 SEP 2026

SKOKI SPADOCHRONOWE I LOTY UAV JW 4101 - TURAWA

- TERMIN**
02 OCT 2025 - 30 SEP 2026
- CZAS (UTC)**
Planowany czas aktywności: H24 z wyłączeniem SUN i HOL.
Łączny czas aktywności stref nie przekroczy 90 dni w danym roku kalendarzowym.
Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
- STREFY CZASOWO REZERWOWANE**
Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby skoków spadochronowych oraz lotów UAV. W czasie aktywności stref - przestrzeń niesklasyfikowana. Wlot do stref możliwy tylko po uzyskaniu zgody organizatora.

EPTR495

Granice poziome:

Okrag o promieniu 11 km i srodku w punkcie:
50 44 10 N 018 10 48 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Gorna granica: 5500 ft AMSL

Uwaga: z wyłączeniem EPP13.

EPTR496

Granice poziome:

Okrag o promieniu 20 km i srodku w punkcie:
50 44 10 N 018 10 48 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 5500 ft AMSL
Gorna granica: FL 95

Uwaga: z wyłączeniem TMA KRAKÓW oraz EPP13.

- ORGANIZATOR**
Dowódca JW 4101
Tel. kom.: +48-665-251-602, +48-727-014-854

5. INFORMACJE DODATKOWE

- Strefy EPTR495 - 496 są wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności FIS POZNAŃ i FIS KRAKÓW.
- Strefy EPTR495 - 496 podlegają procedurze zamawiania, aktywacji/dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1, pkt 9.2 przez przedstawiciela JW 4101.
- Loty w strefie EPTR496 z wyłączeniem EPTR16 oraz EPTS6A.

PARACHUTE JUMPING AND UAV FLIGHTS OF MILITARY UNIT 4101 - TURAWA

DATE
02 OCT 2025 - 30 SEP 2026

TIME (UTC)
Planned activity time: H24 excluding SUN and HOL.
Total activity time of the areas will not exceed 90 days within the given calendar year.
In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for the purposes of parachute jumping and UAV flights. During activity time of the areas - unclassified airspace. Entry into the areas is possible only upon permission from the organiser.

EPTR495

Lateral limits:

Circle of 11 km radius centred at point:
50 44 10 N 018 10 48 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 5500 ft AMSL

Remark: excluding EPP13.

EPTR496

Lateral limits:

Circle of 20 km radius centred at point:
50 44 10 N 018 10 48 E

Vertical limits:

Lower limit: 5500 ft AMSL
Upper limit: FL 95

Remark: excluding KRAKÓW TMA and EPP13.

ORGANISER

Commander of Military Unit 4101
Mobile: +48-665-251-602, +48-727-014-854

ADDITIONAL INFORMATION

The EPTR495 - 496 areas are segregated from the area of responsibility of POZNAŃ FIS and KRAKÓW FIS.

Areas EPTR495 - 496 are to be requested, activated/deactivated in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1, point 9.2 by a representative of Military Unit 4101.

Flights within EPTR496 excluding EPTR16 and EPTS6A.

- 5.4 Do organizacji skoków spadochronowych będą wykorzystywane obie strefy: nabór i skoki w EPTR496, lądowanie w EPTR495. W przypadku organizacji skoków spadochronowych łączny czas aktywności stref w ciągu doby nie przekroczy 6 HR (2 wyloty).
- 5.5 Lotniska startu i lądowania: EPPW/EPKK lub EPRU/EPPT.
- 5.6 ACFT biorące udział w lotach: 1 x C-130/C-295/M-28 lub 1 x SP1/SC-7/An-2.
- 5.7 Dolot/odlot do/ze stref należy wykonywać zgodnie z przepisami obowiązującymi w danej klasie przestrzeni powietrznej.
- 5.8 Loty statków powietrznych w strefach powinny być wykonywane przez użytkownika zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody (z prędkością nie większą niż 250 kt IAS) w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje lotnicze należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.
- 5.9 W strefie EPTR495 odbywać się będzie szkolenie lotnicze z wykorzystaniem UAV. Łączny czas aktywności strefy w ciągu doby nie przekroczy 13 HR.
- 5.10 Miejsce startu i lądowania UAV: okolice Rzędowa.
- 5.11 Loty BVLOS, Fly Eye 3.0.
- 5.12 Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
- bufor poziomy: 500 m w przypadku stałopłatów oraz 150 m w przypadku wiroplatów;
 - bufor pionowy: 500 ft.
- 5.13 Użytkownik stref EPTR495 - 496 zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy AMC/ATS/ innymi użytkownikami przestrzeni powietrznej a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie 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.
- 5.14 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-57-33 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 122/24.

- KONIEC -

For the organisation of the parachute jumping both areas will be used: embarking and jumping of the parachutists within EPTR496 and landing within EPTR495. During the parachute jumping the total activity time of the areas will not exceed 6 HR daily (2 sortie).

Take-off and landing aerodrome: EPPW/EPKK or EPRU/EPPT.

ACFT participating in the flights: 1 x C-130/C-295/M-28 or 1 x SP1/SC-7/An-2.

Arrival/departure at/from the areas shall be performed in accordance with the flight rules applicable within the given airspace class.

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

Flight training with the use of UAV will be carried out within EPTR495. Total activity time of the area shall not exceed 13 HR per day.

UAV take-off and landing site: in the vicinity of Rzędów.

BVLOS flights, Fly Eye 3.0.

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

- horizontal buffer: 500 m for fixed-wing and 150 m for rotor-wing UAVs;
- vertical buffer: 500 ft.

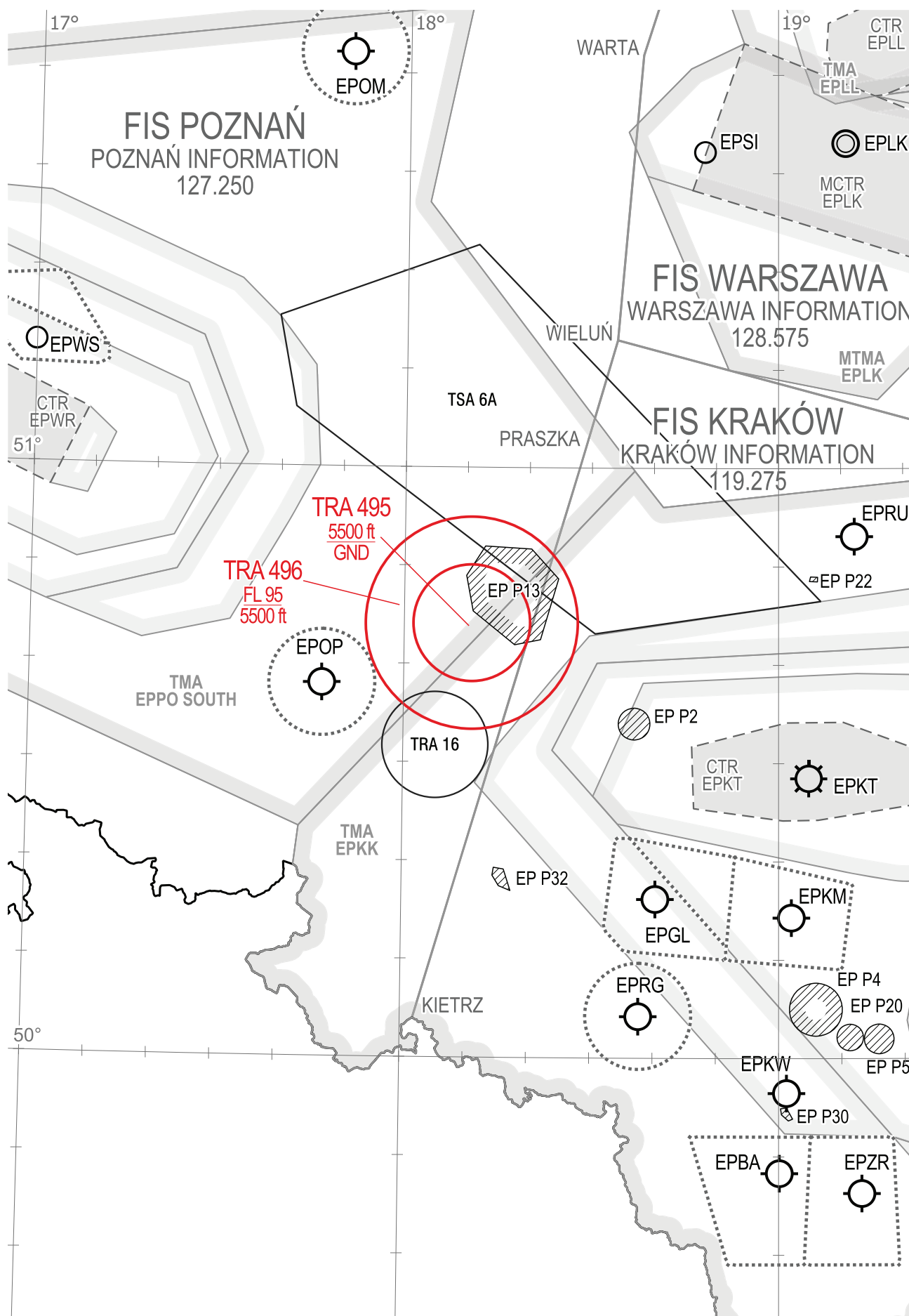
The user of the EPTR495 - 496 areas shall provide telephone communication for effective and immediate contact between the AMC/ATS/other airspace users and the person directly responsible for flights carried out within the areas (e.g. flight organiser, contact person) who will be available during the entire period of areas activity. The relevant number is obligatorily given to AMC Poland at the start of the areas activation procedure.

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

See: graphical Appendix.

This Supplement replaces SUP 122/24.

- 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 126/25 (AD 2 EPGD)

Data publikacji / Publication date

04 SEP 2025

Obowiązuje od / Effective from

02 OCT 2025

Obowiązuje do / Effective to

30 OCT 2026 EST

NOWA PRZESZKODA LOTNICZA W REJONIE LOTNISKA
GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY (EPGD)

NEW AERONAUTICAL OBSTACLE IN THE VICINITY OF
GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY (EPGD) AERODROME

Nr/ No	Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie / Markings / LGT
					AGL (ft)	AMSL (ft)	
	1	2	3	4	5	6	7
1.	Radar PSR/MSSR mod-S Gdańsk	-	54 21 16.07 N	018 26 23.23 E	181	699	TAK/TAK, YES/YES

1. Zmiana minimów operacyjnych:

Radar PSR/MSSR mod-S Gdańsk będzie wyznaczał nowe wartości OCA (OCH) dla krążenia z widocznością (circling) w następujących instrumentalnych procedurach lotu:

ILS CAT II & III or LOC RWY 29: FM 960 (472) na 1000 (512) dla ACFT kat. A i FM 990 (502) na 1000 (512) dla ACFT kat. B;
VOR RWY 29: FM 960 (472) na 1000 (512) dla ACFT kat. A i FM 990 (502) na 1000 (512) dla ACFT kat. B;
RNP RWY 29: FM 960 (472) na 1000 (512) dla ACFT kat. A i FM 990 (502) na 1000 (512) dla ACFT kat. B.

Uwaga: Po weryfikacji i akceptacji danych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego dane o przeszkodzie w tym obszarze zostaną wprowadzone do stałej zmiany AIP Polska EPGD AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE.

Patrz: załącznik graficzny.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 139/24.

- KONIEC -

Change of operational minima:

Radar PSR/MSSR mod-S Gdańsk will determine new OCA (OCH) values for visual circling for the following instrument flight procedures:

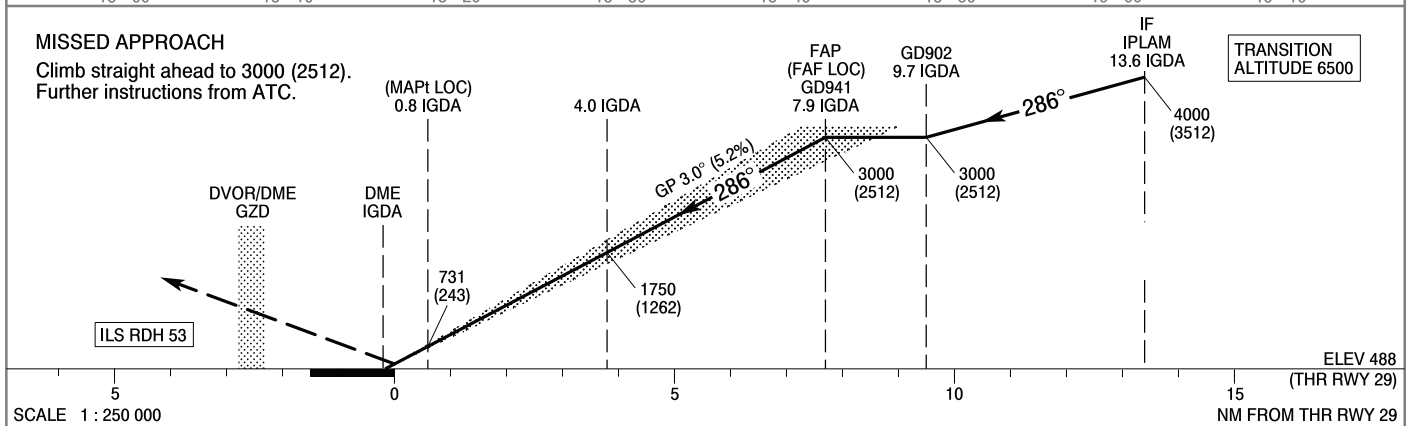
ILS CAT II & III or LOC RWY 29: FM 960 (472) to 1000 (512) for ACFT cat. A and FM 990 (502) to 1000 (512) for ACFT cat. B;
VOR RWY 29: FM 960 (472) to 1000 (512) for ACFT cat. A and FM 990 (502) to 1000 (512) for ACFT cat. B;
RNP RWY 29: FM 960 (472) to 1000 (512) for ACFT cat. A and FM 990 (502) to 1000 (512) for ACFT cat. B.

Remark: Upon verification and acceptance by the Civil Aviation Authority the obstacle data will be introduced into AIP Poland EPGD AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

See: graphical Appendix.

This Supplement replaces SUP 139/24.

- END -



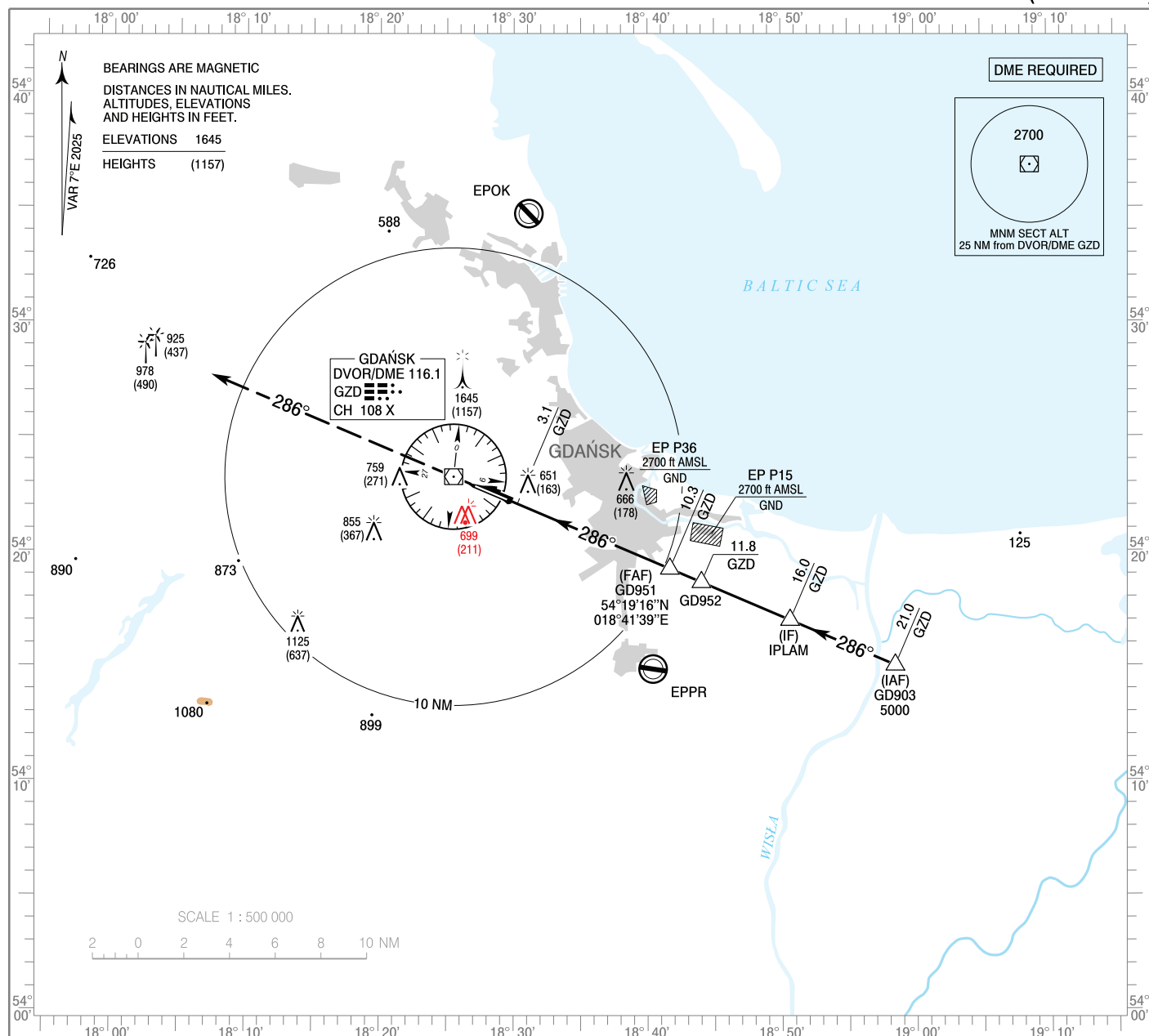
OCA (OCH)						Distance FAF - MAPT 7.1 NM							
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	Cat. I	686 (198)	698 (210)	706 (218)	717 (229)	Time	min : s	5 : 21	4 : 16	3 : 34	3 : 03	2 : 40	2 : 22
	Cat. II	557 (69)	574 (86)	586 (98)	600 (112)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
	LOC	830 (342)	830 (342)	830 (342)	830 (342)								
						Final approach distance/altitude (height)							
ILS CAT IIIB approved.						Distance	7	6	5	4			
Circling *		1000 (512)	1000 (512)	1160 (672)	1250 (762)	Altitude (height)	2710 (2222)	2390 (1902)	2070 (1582)	1760 (1272)			
*ACFT cat. D circling south of aerodrome only.													

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

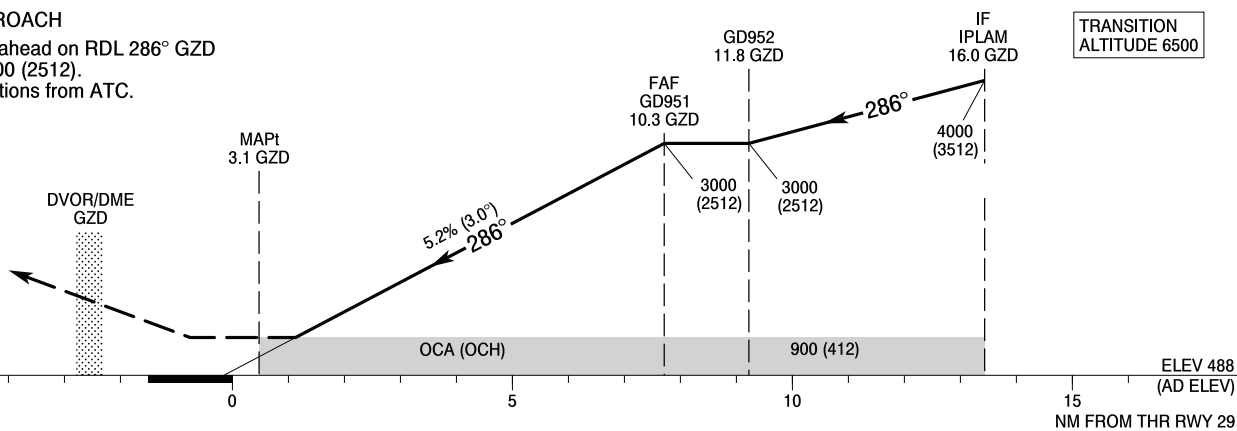
AERODROME ELEV 488 ft
THR RWY 29 ELEV 488 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105
ATIS 129.630

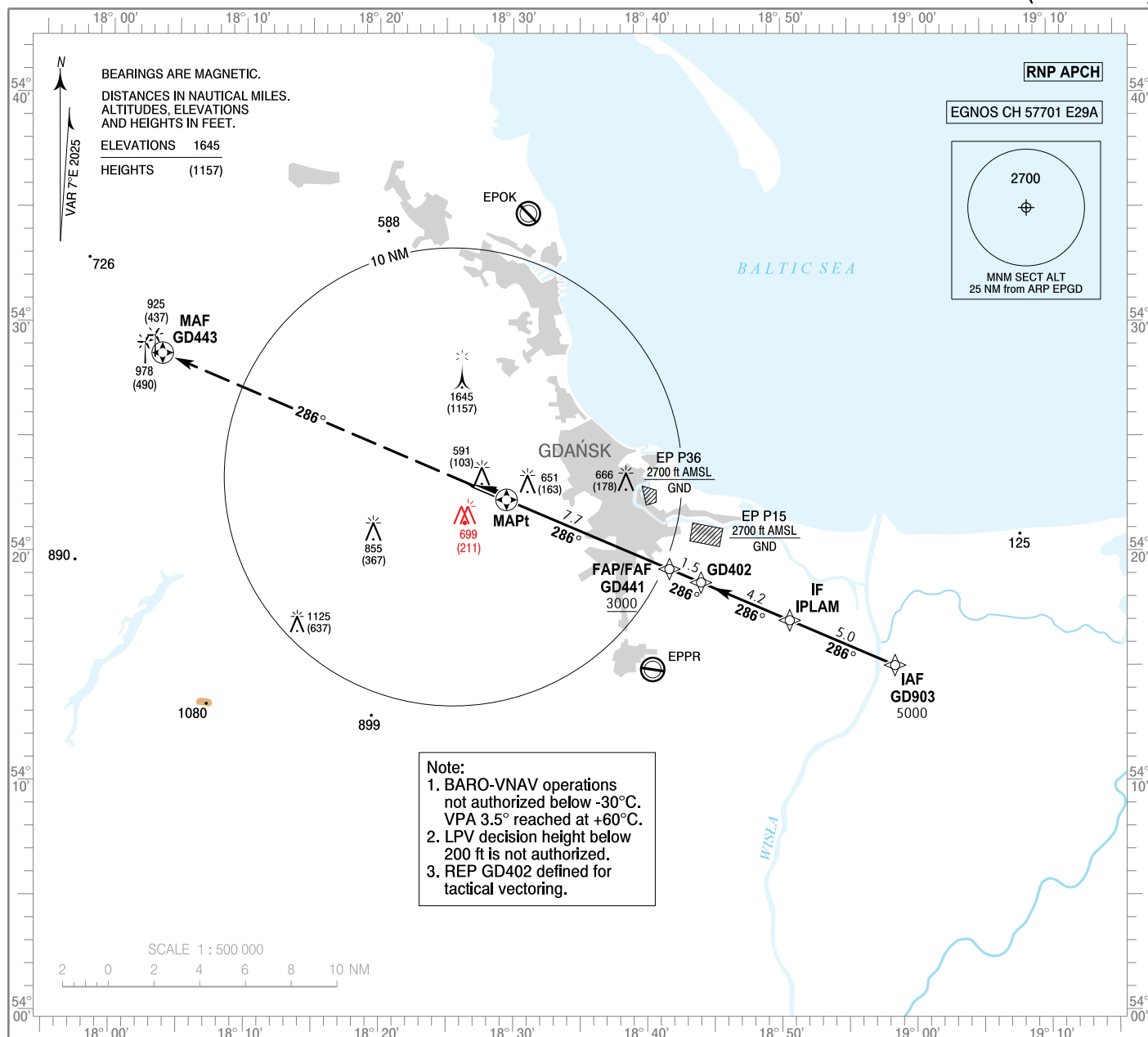
GDAŃSK Lech Walesa
VOR
RWY 29 (CAT A/B/C/D)

**MISSED APPROACH**

Climb straight ahead on RDL 286° GZD
climbing to 3000 (2512).
Further instructions from ATC.



OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 7.2 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in		900 (412)	900 (412)	900 (412)	900 (412)	Time	min : s	5 : 24	4 : 19	3 : 36	3 : 05	2 : 42	2 : 24
						Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
						Final approach distance/altitude (height)							
Circling*		1000 (512)	1000 (512)	1160 (672)	1250 (762)	Distance	8		7		6		5
*ACFT cat. D circling south of aerodrome only.						Altitude (height)	2280 (1792)		1970 (1482)		1650 (1162)		1330 (842)

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAOAERODROME ELEV 488 ft
THR RWY 29 ELEV 488 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105
ATIS 129.630GDAŃSK Lech Walesa
RNP
RWY 29 (CAT A/B/C/D)

MISSED APPROACH

Climb straight ahead
on course 286° to GD443
climbing to 3000 (2512).
At 3000 contact ATC
for further instructions.

DVOR/DME
GZD

RDH 50

MAPt
RWY29

TRANSITION ALTITUDE 6500

FAP/FAF
GD441
7.7 RWY29GD402
9.2 RWY29IF
IPLAM
13.4 RWY294000
(3512)

OCA (OCH)

900 (412)

ELEV 488
(THR RWY 29)

SCALE 1 : 250 000

NM FROM THR RWY 29

OCA (OCH)						Distance FAF - MAPt 7.7 NM							
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	LPV	686 (198)	698 (210)	706 (218)	717 (229)	Time	min : s	5 : 48	4 : 38	3 : 52	3 : 19	2 : 54	2 : 35
	LNAV / VNAV	740 (252)	740 (252)	740 (252)	750 (262)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
	LNAV	850 (362)	850 (362)	850 (362)	850 (362)								
						Final approach distance/altitude (height)							
Circling *		1000 (512)	1000 (512)	1160 (672)	1250 (762)	Distance	6	5	4	3	2		
*ACFT cat. D circling south of aerodrome only.						Altitude (height)	2450 (1962)	2140 (1652)	1820 (1332)	1500 (1012)	1180 (692)		

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	OBYWIAZUJE OD / EFFECTIVE FROM	NAZWA AIRAC / AIRAC NAME
04 SEP 2025	02 OCT 2025	AIRAC AMDT 10/25
ZAWARTOŚĆ ZMIANY	AMENDMENT CONTENTS	
GEN:	GEN:	
- aktualizacja danych teleadresowych APP WARSZAWA; - zmiany edytorskie.	- contact details of WARSZAWA APP updated; - editorial changes.	
ENR:	ENR:	
- aktualizacja informacji dotyczących godzin aktywności TMA RADOM, TMA RZESZÓW, TMA OLSZTYN; - wprowadzenie informacji o nowych przeszkodach lotniczych: morska farma wiatrowa Baltic Power, maszt Jartypory, maszt Rogów Górowski; - wycofanie informacji o przeszkodzie lotniczej: komin Skawina; - zmiany edytorskie.	- activity hours of RADOM TMA, RZESZÓW TMA, OLSZTYN TMA updated; - information on new aeronautical obstacles introduced: Baltic Power offshore wind farm, Jartypory mast, Rogów Górowski mast; - information on aeronautical obstacle withdrawn: Skawina chimney; - editorial changes.	
AD:	AD:	
- aktualizacja informacji o lotniskach: - BYDGOSZCZ (EPBY) - loty szkolne i kalibracyjne; - GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY (EPGD) - VAR, TRUE BRG, procedury kołowania, odladzanie ACFT, procedury dotyczące parkowania i wypychania, współrzędne geograficzne odpowiednich punktów linii środkowej TWY, współrzędne geograficzne pośrednich miejsc oczekiwania, mapa lotniska - ICAO, mapa lotniska - rejony odpowiedzialności, mapy parkowania statków powietrznych - ICAO, mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A, mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO, mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO, mapy podejścia według wskazań przyrządów - ICAO, mapa operacyjna do lotów z widocznością; - KRAKÓW/Balice (EPKK) - procedury kołowania, mapa operacyjna do lotów z widocznością; - ŁÓDŹ (EPLL) - mapa obszarowa - ICAO; - WARSZAWA/Modlin (EPMO) - wprowadzenie adresu AFS TWR MODLIN, służby ratowniczo-gaśnicze;	- information on the aerodromes updated: - BYDGOSZCZ (EPBY) - training and calibration flights; - GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY (EPGD) - VAR, TRUE BRG, taxiing procedures, ACFT de-icing, parking and push-back procedures, geographical coordinates for appropriate TWY centre line points, geographical coordinates of intermediate holding positions, Aerodrome Chart - ICAO, Aerodrome Chart - Areas of Responsibility, Aircraft Parking Charts - ICAO, Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A, Precision Approach Terrain Chart - ICAO, Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO, Instrument Approach Charts - ICAO, Visual Operation Chart; - KRAKÓW/Balice (EPKK) - taxiing procedures, Visual Operation Chart; - ŁÓDŹ (EPLL) - Area Chart - ICAO; - WARSZAWA/Modlin (EPMO) - MODLIN TWR AFS address introduced, rescue and firefighting services; - RZESZÓW - JASIONKA (EPRZ) - information on operations of code E and F aeroplanes withdrawn, aerodrome obstacles;	

6. RZESZÓW - JASIONKA (EPRZ) - wycofanie informacji dotyczącej operacji samolotów o kodzie E i F, przeszkody lotniskowe;

7. SZCZECIN/Goleniów (EPSC) - tankowanie - godziny pracy;

8. OLSZTYN - MAZURY (EPSY) - wprowadzenie adresu AFS TWR MAZURY, mapa standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO;

9. CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) - dane teleadresowe APP WARSZAWA;
7. SZCZECIN/Goleniów (EPSC) - fuelling - operational hours;

8. OLSZTYN - MAZURY (EPSY) - MAZURY TWR AFS address introduced, Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO;

9. CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) - contact details of WARSZAWA APP;

- zmiany edytorskie.
- editorial changes.

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
GEN 0.2 - 1	04 SEP 2025	GEN 0.2 - 1	02 OCT 2025
GEN 0.3 - 1	04 SEP 2025	GEN 0.3 - 1	02 OCT 2025
GEN 0.3 - 2	04 SEP 2025	GEN 0.3 - 2	02 OCT 2025
GEN 0.3 - 3	04 SEP 2025	GEN 0.3 - 3	02 OCT 2025
GEN 0.3 - 4	07 AUG 2025	GEN 0.3 - 4	02 OCT 2025
GEN 0.3 - 5	04 SEP 2025	GEN 0.3 - 5	02 OCT 2025
GEN 0.3 - 6	04 SEP 2025	GEN 0.3 - 6	02 OCT 2025
GEN 0.3 - 7	04 SEP 2025	GEN 0.3 - 7	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 1	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 1	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 2	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 2	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 3	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 3	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 4	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 4	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 5	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 5	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 6	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 6	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 7	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 7	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 8	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 8	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 9	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 9	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 10	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 10	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 11	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 11	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 12	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 12	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 13	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 13	02 OCT 2025
GEN 0.4 - 14	04 SEP 2025	GEN 0.4 - 14	02 OCT 2025
GEN 0.5 - 1	12 JUN 2025	GEN 0.5 - 1	02 OCT 2025
GEN 0.5 - 2	04 SEP 2025	GEN 0.5 - 2	02 OCT 2025
GEN 0.5 - 3	04 SEP 2025	GEN 0.5 - 3	02 OCT 2025
GEN 0.5 - 4	04 SEP 2025	GEN 0.5 - 4	02 OCT 2025
GEN 0.5 - 5	04 SEP 2025	GEN 0.5 - 5	02 OCT 2025
GEN 2.4 - 1	12 JUN 2025	GEN 2.4 - 1	02 OCT 2025
GEN 2.4 - 2	04 SEP 2025	GEN 2.4 - 2	02 OCT 2025
GEN 2.4 - 3	04 SEP 2025	GEN 2.4 - 3	02 OCT 2025
GEN 2.4 - 4	04 SEP 2025	GEN 2.4 - 4	02 OCT 2025
GEN 2.4 - 5	04 SEP 2025	GEN 2.4 - 5	02 OCT 2025
GEN 2.4 - 6	04 SEP 2025	GEN 2.4 - 6	02 OCT 2025
GEN 2.4 - 7	04 SEP 2025	GEN 2.4 - 7	02 OCT 2025
GEN 2.4 - 8	04 SEP 2025	GEN 2.4 - 8	02 OCT 2025
GEN 2.4 - 9	04 SEP 2025	GEN 2.4 - 9	02 OCT 2025
GEN 2.4 - 10	04 SEP 2025	GEN 2.4 - 10	02 OCT 2025
		GEN 2.4 - 11	02 OCT 2025
		GEN 2.4 - 12	02 OCT 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
		GEN 2.4 - 13	02 OCT 2025
		GEN 2.4 - 14	02 OCT 2025
		GEN 2.4 - 15	02 OCT 2025
		GEN 2.4 - 16	02 OCT 2025
		GEN 2.4 - 17	02 OCT 2025
		GEN 2.4 - 18	02 OCT 2025
		GEN 2.4 - 19	02 OCT 2025
GEN 3.2 - 6	04 SEP 2025	GEN 3.2 - 6	02 OCT 2025
GEN 3.2 - 7	10 JUL 2025	GEN 3.2 - 7	02 OCT 2025
GEN 3.2 - 8	10 JUL 2025	GEN 3.2 - 8	02 OCT 2025
GEN 3.2 - 9	07 AUG 2025	GEN 3.2 - 9	02 OCT 2025
GEN 3.2 - 10	10 JUL 2025	GEN 3.2 - 10	02 OCT 2025
GEN 3.2 - 11	07 AUG 2025	GEN 3.2 - 11	02 OCT 2025
GEN 3.2 - 14	04 SEP 2025	GEN 3.2 - 14	02 OCT 2025
GEN 3.2 - 17	04 SEP 2025	GEN 3.2 - 17	02 OCT 2025
GEN 3.3 - 4	04 SEP 2025	GEN 3.3 - 4	02 OCT 2025
GEN 3.3 - 5	04 SEP 2025	GEN 3.3 - 5	02 OCT 2025
GEN 3.3 - 6	17 APR 2025	GEN 3.3 - 6	02 OCT 2025
ENR 0.6 - 17	07 AUG 2025	ENR 0.6 - 17	02 OCT 2025
ENR 0.6 - 18	07 AUG 2025	ENR 0.6 - 18	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 17	17 APR 2025	ENR 2.1.1 - 17	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 18	17 APR 2025	ENR 2.1.1 - 18	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 19	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 19	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 20	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 20	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 21	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 21	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 22	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 22	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 23	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 23	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 24	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 24	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 25	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 25	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 26	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 26	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 27	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 27	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 28	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 28	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 29	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 29	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 30	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 30	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 31	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 31	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 32	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 32	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 33	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 33	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 34	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 34	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 35	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 35	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 36	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 36	02 OCT 2025
ENR 2.1.1 - 37	04 SEP 2025	ENR 2.1.1 - 37	02 OCT 2025
ENR 3.2.1 Z493 - 1	17 APR 2025	ENR 3.2.1 Z493 - 1	02 OCT 2025
ENR 4.1 - 1	17 APR 2025	ENR 4.1 - 1	02 OCT 2025
ENR 5.3.1 - 3	12 JUN 2025	ENR 5.3.1 - 3	02 OCT 2025
ENR 5.3.1 - 4	12 JUN 2025	ENR 5.3.1 - 4	02 OCT 2025
ENR 5.3.1 - 5	12 JUN 2025	ENR 5.3.1 - 5	02 OCT 2025
ENR 5.3.1 - 6	12 JUN 2025	ENR 5.3.1 - 6	02 OCT 2025
ENR 5.3.1 - 7	12 JUN 2025	ENR 5.3.1 - 7	02 OCT 2025
ENR 5.3.1 - 8	12 JUN 2025	ENR 5.3.1 - 8	02 OCT 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
ENR 5.3.2 - 5	15 MAY 2025	ENR 5.3.2 - 5	02 OCT 2025
ENR 5.3.2 - 6	17 APR 2025	ENR 5.3.2 - 6	02 OCT 2025
ENR 6.1 - 1	04 SEP 2025	ENR 6.1 - 1	02 OCT 2025
ENR 6.2 - 3	07 AUG 2025	ENR 6.2 - 3	02 OCT 2025
ENR 6.2 - 5	07 AUG 2025	ENR 6.2 - 5	02 OCT 2025
ENR 6.2 - 7	15 MAY 2025	ENR 6.2 - 7	02 OCT 2025
ENR 6.2 - 9	15 MAY 2025	ENR 6.2 - 9	02 OCT 2025
ENR 6.2 - 11	15 MAY 2025	ENR 6.2 - 11	02 OCT 2025
ENR 6.2 - 15	15 MAY 2025	ENR 6.2 - 15	02 OCT 2025
ENR 6.2 - 17	15 MAY 2025	ENR 6.2 - 17	02 OCT 2025
ENR 6.2 - 19	15 MAY 2025	ENR 6.2 - 19	02 OCT 2025
ENR 6.2 - 21	15 MAY 2025	ENR 6.2 - 21	02 OCT 2025
ENR 6.3.1 - 1	07 AUG 2025	ENR 6.3.1 - 1	02 OCT 2025
ENR 6.3.1 - 2	07 AUG 2025	ENR 6.3.1 - 2	02 OCT 2025
ENR 6.3.1 - 3	07 AUG 2025	ENR 6.3.1 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPBY 1 - 23	04 SEP 2025	AD 2 EPBY 1 - 23	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPGD 1 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 16	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 17	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 19	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 20	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 21	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 22	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 23	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 24	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 24	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 25	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 25	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 26	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 26	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 27	15 MAY 2025	AD 2 EPGD 1 - 27	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 28	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 28	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 29	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 29	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 30	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 30	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 31	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 31	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 32	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 32	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 33	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 33	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 34	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 1 - 34	02 OCT 2025
		AD 2 EPGD 1 - 35	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPGD 2 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 3 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPGD 3 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 4 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPGD 4 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 4 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPGD 4 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 4 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPGD 4 - 5	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPGD 6 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPGD 7 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPGD 8 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPGD 8 - 2	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPGD 8 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPGD 8 - 5	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPGD 8 - 6	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPGD 8 - 7	02 OCT 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPGD 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPGD 10 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPGD 10 - 2	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPGD 10 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 10 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPGD 10 - 4	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPGD 10 - 5	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 10 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPGD 10 - 6	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPGD 10 - 7	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 12 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 12 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 12 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 12 - 4	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 12 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 12 - 5	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 12 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 12 - 6	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 12 - 7	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 12 - 7	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 12 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 12 - 8	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 12 - 9	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 12 - 9	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 12 - 11	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 12 - 11	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 12 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 12 - 12	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 12 - 13	10 JUL 2025	AD 2 EPGD 12 - 13	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 13 - 1	04 SEP 2025	AD 2 EPGD 13 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 17	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 17	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 18	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 18	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 19	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 19	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 20	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 20	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 21	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 21	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 22	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 22	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 23	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 23	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 24	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 24	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 25	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 25	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 26	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 26	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 27	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 27	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 28	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 28	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 29	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 29	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 30	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 30	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 1 - 31	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 31	02 OCT 2025
AD 2 EPKK 13 - 1	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 13 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPKT 1 - 14	10 JUL 2025	AD 2 EPKT 1 - 14	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 3	04 SEP 2025	AD 2 EPLB 1 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPLL 1 - 3	04 SEP 2025	AD 2 EPLL 1 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPLL 1 - 23	15 MAY 2025	AD 2 EPLL 1 - 23	02 OCT 2025
AD 2 EPLL 9 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLL 9 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 2	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPMO 1 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 4	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 5	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 6	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 7	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 8	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 9	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 10	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 11	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 11	02 OCT 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPMO 1 - 12	04 SEP 2025	AD 2 EPMO 1 - 12	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 13	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 14	10 JUL 2025	AD 2 EPMO 1 - 14	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 15	10 JUL 2025	AD 2 EPMO 1 - 15	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 16	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 17	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 18	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 18	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 19	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 19	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 20	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 20	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 21	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 21	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 22	10 JUL 2025	AD 2 EPMO 1 - 22	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 23	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 23	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 24	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 24	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 25	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 25	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 26	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 26	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 27	12 JUN 2025	AD 2 EPMO 1 - 27	02 OCT 2025
AD 2 EPMO 1 - 28	10 JUL 2025	AD 2 EPMO 1 - 28	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 19	04 SEP 2025	AD 2 EPRZ 1 - 19	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 20	04 SEP 2025	AD 2 EPRZ 1 - 20	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 21	04 SEP 2025	AD 2 EPRZ 1 - 21	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 22	04 SEP 2025	AD 2 EPRZ 1 - 22	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 23	04 SEP 2025	AD 2 EPRZ 1 - 23	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 24	04 SEP 2025	AD 2 EPRZ 1 - 24	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 25	04 SEP 2025	AD 2 EPRZ 1 - 25	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 26	04 SEP 2025	AD 2 EPRZ 1 - 26	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 27	04 SEP 2025	AD 2 EPRZ 1 - 27	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 28	04 SEP 2025	AD 2 EPRZ 1 - 28	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 29	04 SEP 2025	AD 2 EPRZ 1 - 29	02 OCT 2025
AD 2 EPSC 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 2	02 OCT 2025
AD 2 EPSC 1 - 3	12 JUN 2025	AD 2 EPSC 1 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPSC 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 4	02 OCT 2025
AD 2 EPSC 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 5	02 OCT 2025
AD 2 EPSC 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 6	02 OCT 2025
AD 2 EPSC 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 7	02 OCT 2025
AD 2 EPSC 1 - 8	15 MAY 2025	AD 2 EPSC 1 - 8	02 OCT 2025
AD 2 EPSC 1 - 9	04 SEP 2025	AD 2 EPSC 1 - 9	02 OCT 2025
AD 2 EPSC 1 - 10	15 MAY 2025	AD 2 EPSC 1 - 10	02 OCT 2025
AD 2 EPSC 1 - 11	10 JUL 2025	AD 2 EPSC 1 - 11	02 OCT 2025
AD 2 EPSC 1 - 12	15 MAY 2025	AD 2 EPSC 1 - 12	02 OCT 2025
AD 2 EPSY 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPSY 1 - 2	04 SEP 2025	AD 2 EPSY 1 - 2	02 OCT 2025
AD 2 EPSY 1 - 3	04 SEP 2025	AD 2 EPSY 1 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPSY 1 - 4	04 SEP 2025	AD 2 EPSY 1 - 4	02 OCT 2025
AD 2 EPSY 1 - 5	04 SEP 2025	AD 2 EPSY 1 - 5	02 OCT 2025
AD 2 EPSY 1 - 6	04 SEP 2025	AD 2 EPSY 1 - 6	02 OCT 2025
AD 2 EPSY 1 - 7	04 SEP 2025	AD 2 EPSY 1 - 7	02 OCT 2025
AD 2 EPSY 1 - 8	04 SEP 2025	AD 2 EPSY 1 - 8	02 OCT 2025
AD 2 EPSY 8 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPSY 8 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPSY 8 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPSY 8 - 4	02 OCT 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPWA 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 2	02 OCT 2025
AD 2 EPWA 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPWA 1 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 4	02 OCT 2025
AD 2 EPWA 1 - 5	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 1 - 5	02 OCT 2025
AD 2 EPWA 1 - 6	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 1 - 6	02 OCT 2025
AD 2 EPWA 1 - 7	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 1 - 7	02 OCT 2025

- 1) NASTĘPUJĄCE NOTAM SĄ WPROWADZONE DO AIP POLSKA TA
ZMIANA: P2180/25, N4158/25, N4736/25, N4826/25, U2004/25.

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

3) AIC POZOSTAJĄCE W MOCY:
01/24, 04/24, 05/24, 07/24, 01/25.

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: A2180/25, D4158/25, D4736/25, D4826/25,
E2004/25.

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

3) THE AIC REMAINING IN FORCE:
01/24, 04/24, 05/24, 07/24, 01/25.

4) HAND AMENDMENTS: SEE GEN 0.5.

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

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

GEN 0.2 WYKAZ ZMIAN DO AIP

GEN 0.2 RECORD OF AIP AMENDMENTS

ZMIANA AIRAC / AIRAC AIP AMENDMENT			
<i>Nr/Nr</i>	<i>Data publikacji/ Publication date</i>	<i>Data wejścia w życie/Effective date</i>	<i>Wstawiony przez/Inserted by</i>
AIRAC AMDT 04/25	20 MAR 2025	17 APR 2025	AIS
AIRAC AMDT 05/25	17 APR 2025	15 MAY 2025	AIS
AIRAC AMDT 06/25	15 MAY 2025	12 JUN 2025	AIS
AIRAC AMDT 07/25	12 JUN 2025	10 JUL 2025	AIS
AIRAC AMDT 08/25	10 JUL 2025	07 AUG 2025	AIS
AIRAC AMDT 09/25	07 AUG 2025	04 SEP 2025	AIS
AIRAC AMDT 10/25	04 SEP 2025	02 OCT 2025	AIS

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

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	04 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	04 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	02 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	02 OCT 2025
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 2025
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	02 JUL 2025
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	13 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	04 SEP 2025

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	04 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	11 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	23 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	02 OCT 2025
55/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Łódź (EPLL) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome	AD 2 EPLL	15 MAY 2025 30 OCT 2025 EST	
56/25	Prace budowlane na lotnisku Rzeszów-Jasionka (EPRZ) Construction works at Rzeszów-Jasionka (EPRZ) aerodrome	AD 2 EPRZ	15 MAY 2025 15 SEP 2026 EST	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
58/25	Międzynarodowe ćwiczenie BALTOPS 25 BALTOPS 25 international exercise	ENR 5	05 JUN 2025 20 JUN 2025	21 JUN 2025
59/25	Loty operacyjne UAV JW 4724 UAV operational flights of Military Unit 4724	ENR 5	15 MAY 2025 13 MAY 2026	
61/25	1. Zgrupowanie treningowe pilotów szybowcowych 2. 15. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie 15-metrowej 3. 53. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów 1. Training camp of glider pilots 2. 15th International Polish Gliding Championship in the 15-metres Class 3. 53rd International Junior Polish Glider Championships	ENR 5	31 MAY 2025 24 AUG 2025	10 JUL 2025
62/25	Szkoleniowe loty szybowcowe i samolotowe oraz skoki spadochronowe Aeroklubu Warszawskiego na lądowisku Chrczynno (EPNC) Glider and aeroplane training flights and parachute jumping of Warszawski Aero Club at Chrczynno (EPNC) airfield	ENR 5	15 MAY 2025 31 DEC 2025	
63/25	Szkolenie lotnicze – Wielbark Flight training – Wielbark	ENR 5	15 MAY 2025 31 DEC 2025	
65/25	Zabezpieczenie lotów UAV w rejonie Opola Safeguarding UAV flights in the vicinity of Opole	ENR 5	15 MAY 2025 30 NOV 2025	
66/25	Loty UAV w rejonie Włocławka UAV flights in the vicinity of Włocławek	ENR 5	01 JUN 2025 19 JUN 2025	20 JUN 2025
67/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze - Warszawa Temporary aeronautical obstacles - Warsaw	ENR 5.4	15 MAY 2025 30 JUN 2025 EST	04 AUG 2025
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 Dąbrowki UAV training flights in the vicinity of Dąbrowka	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	27 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	04 SEP 2025
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	10 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	25 AUG 2025
93/25	Loty szkolne w rejonie Dębina 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	25 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	01 SEP 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	16 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	04 SEP 2025

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	04 SEP 2025
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	10 AUG 2025
104/25	Skoki spadochronowe na potrzeby ćwiczeń wojskowych w rejonie Bolesławca, Gryfowa, Kliczkowa oraz Gozdnicy Parachute jumping for the purposes of military exercises in the vicinity of Bolesławiec, Gryfów, Kliczków and Gozdnica	ENR 5	04 SEP 2025 07 SEP 2025	08 SEP 2025
105/25	Strefa czasowo wydzielona w rejonie Białogardu Temporary segregated area in the vicinity of Białogard	ENR 5	04 SEP 2025 02 SEP 2026	
106/25	Zabezpieczenie lotów UAV między lotniskami Świdnik (EPSW) a Rzeszów-Jasionka (EPRZ) Safeguarding UAV flights between Świdnik (EPSW) aerodrome and Rzeszów-Jasionka (EPRZ) aerodrome	ENR 5	04 SEP 2025 26 NOV 2025	
107/25	Budowa obiektu radionawigacyjnego ILS/DME oraz nowe przeszkody w pasie drogi startowej 08/26 na lotnisku Bydgoszcz (EPBY) Construction of ILS/DME facility and new obstacles on runway strip 08/26 at Bydgoszcz (EPBY) aerodrome	AD 2 EPBY	04 SEP 2025 10 JUN 2026 EST	
108/25	Loty szkolne UAV 7. Pomorskiej Brygady Obrony Terytorialnej w rejonie miejscowości Czarne UAV training flights of 7th Pomeranian Territorial Brigade in the vicinity of Czarne	ENR 5	04 SEP 2025 15 APR 2026	
109/25	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	04 SEP 2025 02 OCT 2025 EST	02 OCT 2025
110/25	Prace budowlane na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Construction works at Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome	AD 2 EPWA	04 SEP 2025 31 JAN 2027 EST	
111/25	Pokazy lotnicze - Skrzydła nad Kazimierzem Air Show - Skrzydła nad Kazimierzem	ENR 5	13 SEP 2025 14 SEP 2025	15 SEP 2025
112/25	Czasowe ograniczenia w dostępności lotniska Lublin (EPLB) Temporary restrictions on Lublin (EPLB) aerodrome availability	AD 2 EPLB	04 SEP 2025 30 NOV 2025 EST	
113/25	Ograniczenia w dostępności TWY C na lotnisku Lublin (EPLB) Restrictions on TWY C availability at Lublin (EPLB) aerodrome	AD 2 EPLB	04 SEP 2025 30 NOV 2025	
114/25	Nowa przeszkoda lotnicza w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) New aeronautical obstacle in the vicinity of Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome	AD 2 EPWA	04 SEP 2025 02 OCT 2025 EST	
115/25	Szkolenie lotnicze - Wielbark Flight training - Wielbark	ENR 5	04 SEP 2025 31 DEC 2025	
116/25	Ograniczenia w instrumentalnych procedurach lotu dla lotniska Bydgoszcz (EPBY) Limitations to instrument flight procedures at Bydgoszcz (EPBY) aerodrome	AD 2 EPBY	04 SEP 2025 22 JAN 2026 EST	
117/25	Ćwiczenia wojskowe w rejonie Ustki Military exercises in the vicinity of Ustka	ENR 5	04 SEP 2025 31 DEC 2025	
118/25	Skoki spadochronowe - Radłów Parachute jumping - Radłów	ENR 5	13 SEP 2025 21 SEP 2025	22 SEP 2025
119/25	Pokazy lotnicze - piknik lotniczy Łomianki 2025 Piknik lotniczy Łomianki 2025 - Air Show	ENR 5	21 SEP 2025 21 SEP 2025	22 SEP 2025

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
120/25	Ćwiczenie wojskowe Nieustraszony Orzeł - FEAG25 Fearless Eagle military exercise - FEAG25	ENR 5	19 SEP 2025 26 SEP 2025	27 SEP 2025
121/25	Ćwiczenia lotnicze 18. Dywizji Zmechanizowanej Flight training of 18th Mechanized Division	ENR 5	05 SEP 2025 06 SEP 2025	07 SEP 2025
122/25	Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby działalności lotnictwa ogólnego w okolicy miejscowości Oleszyce Temporary reserved area for purposes of general aviation activity in the vicinity of Oleszyce	ENR 5	04 SEP 2025 01 JAN 2026	
123/25	Działalność wojskowa Military activity	ENR 5	02 OCT 2025 05 OCT 2026	
124/25	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	02 OCT 2025 30 OCT 2025 EST	
125/25	Skoki spadochronowe i loty UAV JW 4101 - Turawa Parachute jumping and UAV flights of Military Unit 4101 - Turawa	ENR 5	02 OCT 2025 30 SEP 2026	
126/25	Nowa przeszkoda lotnicza w rejonie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) New aeronautical obstacle in the vicinity of Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) aerodrome	AD 2 EPGD	02 OCT 2025 30 OCT 2026 EST	

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

GEN 0.4 LISTA KONTROLNA STRON AIP / CHECKLIST OF AIP PAGES					
GEN 0		1.2 - 4	17 APR 2025	1.7 - 24	17 APR 2025
0.1 - 1	17 APR 2025	1.2 - 5	17 APR 2025	1.7 - 25	04 SEP 2025
0.1 - 2	17 APR 2025	1.2 - 6	17 APR 2025	1.7 - 26	17 APR 2025
0.2 - 1	02 OCT 2025	1.2 - 7	17 APR 2025	1.7 - 27	17 APR 2025
0.3 - 1	02 OCT 2025	1.2 - 8	17 APR 2025	1.7 - 28	17 APR 2025
0.3 - 2	02 OCT 2025	1.2 - 9	17 APR 2025	1.7 - 29	07 AUG 2025
0.3 - 3	02 OCT 2025	1.2 - 10	17 APR 2025	1.7 - 30	07 AUG 2025
0.3 - 4	02 OCT 2025	1.3 - 1	17 APR 2025	1.7 - 31	07 AUG 2025
0.3 - 5	02 OCT 2025	1.3 - 2	10 JUL 2025	1.7 - 32	04 SEP 2025
0.3 - 6	02 OCT 2025	1.3 - 3	10 JUL 2025	GEN 2	
0.3 - 7	02 OCT 2025	1.3 - 4	10 JUL 2025		
0.4 - 1	02 OCT 2025	1.3 - 5	10 JUL 2025	2.1 - 1	17 APR 2025
0.4 - 2	02 OCT 2025	1.3 - 6	10 JUL 2025	2.1 - 2	17 APR 2025
0.4 - 3	02 OCT 2025	1.3 - 7	10 JUL 2025	2.1 - 3	15 MAY 2025
0.4 - 4	02 OCT 2025	1.3 - 8	10 JUL 2025	2.2 - 1	17 APR 2025
0.4 - 5	02 OCT 2025	1.4 - 1	10 JUL 2025	2.2 - 2	17 APR 2025
0.4 - 6	02 OCT 2025	1.4 - 2	17 APR 2025	2.2 - 3	17 APR 2025
0.4 - 7	02 OCT 2025	1.4 - 3	04 SEP 2025	2.2 - 4	17 APR 2025
0.4 - 8	02 OCT 2025	1.4 - 4	17 APR 2025	2.2 - 5	17 APR 2025
0.4 - 9	02 OCT 2025	1.4 - 5	10 JUL 2025	2.2 - 6	17 APR 2025
0.4 - 10	02 OCT 2025	1.4 - 6	10 JUL 2025	2.2 - 7	07 AUG 2025
0.4 - 11	02 OCT 2025	1.4 - 7	10 JUL 2025	2.2 - 8	07 AUG 2025
0.4 - 12	02 OCT 2025	1.4 - 8	10 JUL 2025	2.2 - 9	04 SEP 2025
0.4 - 13	02 OCT 2025	1.5 - 1	17 APR 2025	2.2 - 10	04 SEP 2025
0.4 - 14	02 OCT 2025	1.5 - 2	17 APR 2025	2.2 - 11	04 SEP 2025
0.5 - 1	02 OCT 2025	1.5 - 3	17 APR 2025	2.2 - 12	04 SEP 2025
0.5 - 2	02 OCT 2025	1.6 - 1	17 APR 2025	2.2 - 13	04 SEP 2025
0.5 - 3	02 OCT 2025	1.6 - 2	17 APR 2025	2.2 - 14	04 SEP 2025
0.5 - 4	02 OCT 2025	1.6 - 3	17 APR 2025	2.2 - 15	04 SEP 2025
0.5 - 5	02 OCT 2025	1.6 - 4	17 APR 2025	2.2 - 16	04 SEP 2025
0.6 - 1	17 APR 2025	1.6 - 5	17 APR 2025	2.2 - 17	04 SEP 2025
0.6 - 2	17 APR 2025	1.6 - 6	17 APR 2025	2.2 - 18	04 SEP 2025
0.6 - 3	17 APR 2025	1.6 - 7	17 APR 2025	2.2 - 19	04 SEP 2025
0.6 - 4	17 APR 2025	1.6 - 8	17 APR 2025	2.2 - 20	04 SEP 2025
0.6 - 5	17 APR 2025	1.6 - 9	17 APR 2025	2.2 - 21	04 SEP 2025
0.6 - 6	17 APR 2025	1.7 - 1	17 APR 2025	2.2 - 22	04 SEP 2025
0.6 - 7	17 APR 2025	1.7 - 2	17 APR 2025	2.2 - 23	04 SEP 2025
0.6 - 8	17 APR 2025	1.7 - 3	17 APR 2025	2.2 - 24	04 SEP 2025
0.6 - 9	17 APR 2025	1.7 - 4	17 APR 2025	2.2 - 25	04 SEP 2025
0.6 - 10	17 APR 2025	1.7 - 5	17 APR 2025	2.2 - 26	04 SEP 2025
0.6 - 11	17 APR 2025	1.7 - 6	17 APR 2025	2.2 - 27	04 SEP 2025
0.6 - 12	04 SEP 2025	1.7 - 7	17 APR 2025	2.2 - 28	04 SEP 2025
0.6 - 13	04 SEP 2025	1.7 - 8	17 APR 2025	2.2 - 29	04 SEP 2025
0.6 - 14	04 SEP 2025	1.7 - 9	17 APR 2025	2.2 - 30	04 SEP 2025
0.6 - 15	04 SEP 2025	1.7 - 10	17 APR 2025	2.2 - 31	04 SEP 2025
0.6 - 16	04 SEP 2025	1.7 - 11	07 AUG 2025	2.2 - 32	04 SEP 2025
0.6 - 17	04 SEP 2025	1.7 - 12	17 APR 2025	2.2 - 33	04 SEP 2025
0.6 - 18	04 SEP 2025	1.7 - 13	17 APR 2025	2.2 - 34	04 SEP 2025
0.6 - 19	04 SEP 2025	1.7 - 14	17 APR 2025	2.2 - 35	04 SEP 2025
0.6 - 20	04 SEP 2025	1.7 - 15	17 APR 2025	2.2 - 36	04 SEP 2025
GEN 1		1.7 - 16	17 APR 2025	2.2 - 37	04 SEP 2025
		1.7 - 17	17 APR 2025	2.3 - 1	15 MAY 2025
	1.1 - 1	1.7 - 18	17 APR 2025	2.3 - 2	15 MAY 2025
	1.1 - 2	1.7 - 19	17 APR 2025	2.3 - 3	15 MAY 2025
	1.1 - 3	1.7 - 20	17 APR 2025	2.3 - 4	15 MAY 2025
	1.2 - 1	1.7 - 21	17 APR 2025	2.3 - 5	15 MAY 2025
	1.2 - 2	1.7 - 22	17 APR 2025	2.3 - 6	15 MAY 2025
	1.2 - 3	1.7 - 23	17 APR 2025	2.3 - 7	15 MAY 2025

2.3 - 8	15 MAY 2025	3.2 - 14	02 OCT 2025	4.1.1 - 9	17 APR 2025
2.3 - 9	15 MAY 2025	3.2 - 15	04 SEP 2025	4.1.1 - 10	17 APR 2025
2.3 - 10	15 MAY 2025	3.2 - 16	07 AUG 2025	4.1.2 - 1	17 APR 2025
2.3 - 11	15 MAY 2025	3.2 - 17	02 OCT 2025	4.1.3 - 1	17 APR 2025
2.3 - 12	15 MAY 2025	3.2 - 18	15 MAY 2025	4.1.4 - 1	17 APR 2025
2.4 - 1	02 OCT 2025	3.3 - 1	17 APR 2025	4.1.5 - 1	17 APR 2025
2.4 - 2	02 OCT 2025	3.3 - 2	17 APR 2025	4.1.5 - 2	17 APR 2025
2.4 - 3	02 OCT 2025	3.3 - 3	17 APR 2025	4.1.5 - 3	17 APR 2025
2.4 - 4	02 OCT 2025	3.3 - 4	02 OCT 2025	4.1.5 - 4	17 APR 2025
2.4 - 5	02 OCT 2025	3.3 - 5	02 OCT 2025	4.1.5 - 5	17 APR 2025
2.4 - 6	02 OCT 2025	3.3 - 6	02 OCT 2025	4.1.5 - 6	17 APR 2025
2.4 - 7	02 OCT 2025	3.4 - 1	17 APR 2025	4.1.6 - 1	17 APR 2025
2.4 - 8	02 OCT 2025	3.4 - 2	17 APR 2025	4.1.7 - 1	17 APR 2025
2.4 - 9	02 OCT 2025	3.4 - 3	17 APR 2025	4.1.8 - 1	17 APR 2025
2.4 - 10	02 OCT 2025	3.4 - 4	17 APR 2025	4.1.8 - 2	17 APR 2025
2.4 - 11	02 OCT 2025	3.4 - 5	17 APR 2025	4.1.8 - 3	17 APR 2025
2.4 - 12	02 OCT 2025	3.4 - 6	04 SEP 2025	4.1.8 - 4	17 APR 2025
2.4 - 13	02 OCT 2025	3.4 - 7	17 APR 2025	4.1.8 - 5	17 APR 2025
2.4 - 14	02 OCT 2025	3.4 - 8	17 APR 2025	4.1.8 - 6	17 APR 2025
2.4 - 15	02 OCT 2025	3.5 - 1	12 JUN 2025	4.1.8 - 7	17 APR 2025
2.4 - 16	02 OCT 2025	3.5 - 2	07 AUG 2025	4.1.8 - 8	17 APR 2025
2.4 - 17	02 OCT 2025	3.5 - 3	17 APR 2025	4.1.8 - 9	17 APR 2025
2.4 - 18	02 OCT 2025	3.5 - 4	17 APR 2025	4.1.8 - 10	17 APR 2025
2.4 - 19	02 OCT 2025	3.5 - 5	17 APR 2025	4.1.8 - 11	17 APR 2025
2.5 - 1	07 AUG 2025	3.5 - 6	17 APR 2025	4.1.8 - 12	17 APR 2025
2.5 - 2	07 AUG 2025	3.5 - 7	17 APR 2025	4.1.9 - 1	12 JUN 2025
2.5 - 3	07 AUG 2025	3.5 - 8	17 APR 2025	4.1.10 - 1	17 APR 2025
2.5 - 4	07 AUG 2025	3.5 - 9	17 APR 2025	4.1.11 - 1	04 SEP 2025
2.6 - 1	17 APR 2025	3.5 - 10	17 APR 2025	4.1.12 - 1	17 APR 2025
2.6 - 2	17 APR 2025	3.5 - 11	12 JUN 2025	4.1.12 - 2	17 APR 2025
2.7 - 1	17 APR 2025	3.5 - 12	12 JUN 2025	4.1.12 - 3	17 APR 2025
2.7 - 2	17 APR 2025	3.5 - 13	12 JUN 2025	4.1.12 - 4	17 APR 2025
2.7 - 3	17 APR 2025	3.5 - 14	12 JUN 2025	4.1.13 - 1	17 APR 2025
2.7 - 4	17 APR 2025	3.5 - 15	12 JUN 2025	4.1.14 - 1	17 APR 2025
2.7 - 5	17 APR 2025	3.5 - 16	07 AUG 2025	4.1.14 - 2	17 APR 2025
2.7 - 6	17 APR 2025	3.5 - 17	07 AUG 2025	4.1.14 - 3	17 APR 2025
		3.5 - 18	12 JUN 2025	4.1.14 - 4	17 APR 2025
GEN 3		3.5 - 19	12 JUN 2025	4.1.14 - 5	17 APR 2025
3.1 - 1	04 SEP 2025	3.5 - 20	12 JUN 2025	4.1.14 - 6	17 APR 2025
3.1 - 2	04 SEP 2025	3.5 - 21	04 SEP 2025	4.1.15 - 1	17 APR 2025
3.1 - 3	04 SEP 2025	3.5 - 22	12 JUN 2025	4.2 - 1	17 APR 2025
3.1 - 4	04 SEP 2025	3.5.1 - 1	17 APR 2025	4.2 - 2	17 APR 2025
3.1 - 5	04 SEP 2025	3.5.2 - 1	17 APR 2025	4.2 - 3	17 APR 2025
3.1 - 6	04 SEP 2025	3.6 - 1	17 APR 2025	4.2 - 4	17 APR 2025
3.1 - 7	04 SEP 2025	3.6 - 2	17 APR 2025	4.2 - 5	17 APR 2025
3.1 - 8	04 SEP 2025	3.6 - 3	17 APR 2025	4.2 - 6	17 APR 2025
3.1 - 9	04 SEP 2025	3.6 - 4	10 JUL 2025	4.2 - 7	17 APR 2025
3.2 - 1	10 JUL 2025	3.6 - 5	15 MAY 2025	4.2 - 8	17 APR 2025
3.2 - 2	17 APR 2025	3.6 - 6	15 MAY 2025	4.2 - 9	17 APR 2025
3.2 - 3	15 MAY 2025				
3.2 - 4	15 MAY 2025	GEN 4		ENR 0	
3.2 - 5	15 MAY 2025	4.1 - 1	07 AUG 2025	0.1 - 1	17 APR 2025
3.2 - 6	02 OCT 2025	4.1.1 - 1	17 APR 2025	0.6 - 1	17 APR 2025
3.2 - 7	02 OCT 2025	4.1.1 - 2	17 APR 2025	0.6 - 2	17 APR 2025
3.2 - 8	02 OCT 2025	4.1.1 - 3	17 APR 2025	0.6 - 3	17 APR 2025
3.2 - 9	02 OCT 2025	4.1.1 - 4	17 APR 2025	0.6 - 4	10 JUL 2025
3.2 - 10	02 OCT 2025	4.1.1 - 5	17 APR 2025	0.6 - 5	17 APR 2025
3.2 - 11	02 OCT 2025	4.1.1 - 6	17 APR 2025	0.6 - 6	17 APR 2025
3.2 - 12	07 AUG 2025	4.1.1 - 7	17 APR 2025	0.6 - 7	17 APR 2025
3.2 - 13	04 SEP 2025	4.1.1 - 8	17 APR 2025	0.6 - 8	04 SEP 2025

0.6 - 9	17 APR 2025	1.10 - 10	04 SEP 2025	2.1.1 - 12	17 APR 2025
0.6 - 10	10 JUL 2025	1.10 - 11	04 SEP 2025	2.1.1 - 13	17 APR 2025
0.6 - 11	07 AUG 2025	1.10 - 12	04 SEP 2025	2.1.1 - 14	17 APR 2025
0.6 - 12	07 AUG 2025	1.10 - 13	04 SEP 2025	2.1.1 - 15	17 APR 2025
0.6 - 13	07 AUG 2025	1.10 - 14	04 SEP 2025	2.1.1 - 16	17 APR 2025
0.6 - 14	07 AUG 2025	1.10 - 15	04 SEP 2025	2.1.1 - 17	02 OCT 2025
0.6 - 15	07 AUG 2025	1.10 - 16	04 SEP 2025	2.1.1 - 18	02 OCT 2025
0.6 - 16	07 AUG 2025	1.10 - 17	04 SEP 2025	2.1.1 - 19	02 OCT 2025
0.6 - 17	02 OCT 2025	1.10 - 18	04 SEP 2025	2.1.1 - 20	02 OCT 2025
0.6 - 18	02 OCT 2025	1.10 - 19	04 SEP 2025	2.1.1 - 21	02 OCT 2025
		1.10 - 20	04 SEP 2025	2.1.1 - 22	02 OCT 2025
ENR 1		1.10 - 21	04 SEP 2025	2.1.1 - 23	02 OCT 2025
1.1 - 1	17 APR 2025	1.10 - 22	04 SEP 2025	2.1.1 - 24	02 OCT 2025
1.1 - 2	17 APR 2025	1.10 - 23	04 SEP 2025	2.1.1 - 25	02 OCT 2025
1.1 - 3	17 APR 2025	1.10 - 24	04 SEP 2025	2.1.1 - 26	02 OCT 2025
1.1 - 4	17 APR 2025	1.10 - 25	04 SEP 2025	2.1.1 - 27	02 OCT 2025
1.2 - 1	17 APR 2025	1.10 - 26	04 SEP 2025	2.1.1 - 28	02 OCT 2025
1.2 - 2	10 JUL 2025	1.10 - 27	04 SEP 2025	2.1.1 - 29	02 OCT 2025
1.2 - 3	17 APR 2025	1.10 - 28	04 SEP 2025	2.1.1 - 30	02 OCT 2025
1.2 - 4	15 MAY 2025	1.10 - 29	04 SEP 2025	2.1.1 - 31	02 OCT 2025
1.3 - 1	17 APR 2025	1.10 - 30	17 APR 2025	2.1.1 - 32	02 OCT 2025
1.3 - 2	17 APR 2025	1.11 - 1	17 APR 2025	2.1.1 - 33	02 OCT 2025
1.3 - 3	17 APR 2025	1.11 - 2	17 APR 2025	2.1.1 - 34	02 OCT 2025
1.3 - 4	04 SEP 2025	1.12 - 1	17 APR 2025	2.1.1 - 35	02 OCT 2025
1.3 - 5	17 APR 2025	1.12 - 2	17 APR 2025	2.1.1 - 36	02 OCT 2025
1.3 - 6	17 APR 2025	1.12 - 3	17 APR 2025	2.1.1 - 37	02 OCT 2025
1.3 - 7	17 APR 2025	1.12 - 4	17 APR 2025	2.1.2 - 1	10 JUL 2025
1.4 - 1	17 APR 2025	1.12 - 5	17 APR 2025	2.1.2 - 2	10 JUL 2025
1.4 - 2	17 APR 2025	1.12 - 6	17 APR 2025	2.1.2 - 3	10 JUL 2025
1.4 - 3	17 APR 2025	1.12 - 7	17 APR 2025	2.1.2 - 4	10 JUL 2025
1.4 - 4	17 APR 2025	1.12 - 8	17 APR 2025	2.1.2 - 5	10 JUL 2025
1.5 - 1	17 APR 2025	1.12 - 9	17 APR 2025	2.1.2 - 6	10 JUL 2025
1.6 - 1	10 JUL 2025	1.13 - 1	17 APR 2025	2.1.2 - 7	10 JUL 2025
1.6 - 2	10 JUL 2025	1.13 - 2	17 APR 2025	2.1.2 - 8	10 JUL 2025
1.6 - 3	10 JUL 2025	1.14 - 1	17 APR 2025	2.1.2 - 9	10 JUL 2025
1.6 - 4	15 MAY 2025	1.14.1 - 1	10 JUL 2025	2.1.2 - 10	10 JUL 2025
1.6 - 5	17 APR 2025	1.14.1 - 2	10 JUL 2025	2.1.2 - 11	10 JUL 2025
1.7 - 1	17 APR 2025	1.14.2 - 1	10 JUL 2025	2.1.2 - 12	10 JUL 2025
1.7 - 2	17 APR 2025	1.14.2 - 2	10 JUL 2025	2.1.2 - 13	10 JUL 2025
1.7 - 3	17 APR 2025	1.14.2 - 3	10 JUL 2025	2.1.2 - 14	10 JUL 2025
1.7 - 4	17 APR 2025	1.14.2 - 4	10 JUL 2025	2.1.2 - 15	10 JUL 2025
1.7 - 5	17 APR 2025	1.14.2 - 5	10 JUL 2025	2.1.2 - 16	10 JUL 2025
1.8 - 1	17 APR 2025	1.14.2 - 6	10 JUL 2025	2.1.2 - 17	10 JUL 2025
1.8 - 2	17 APR 2025	1.14.3 - 1	10 JUL 2025	2.1.2 - 18	10 JUL 2025
1.8 - 3	17 APR 2025	1.14.3 - 2	10 JUL 2025	2.1.2 - 19	10 JUL 2025
1.8 - 4	17 APR 2025			2.1.2 - 20	10 JUL 2025
1.9 - 1	10 JUL 2025	ENR 2		2.1.2 - 21	10 JUL 2025
1.9 - 2	17 APR 2025	2.1 - 1	17 APR 2025	2.1.2 - 22	10 JUL 2025
1.9 - 3	07 AUG 2025	2.1 - 2	17 APR 2025	2.1.3 - 1	17 APR 2025
1.9 - 4	10 JUL 2025	2.1.1 - 1	17 APR 2025	2.1.3 - 2	10 JUL 2025
1.9 - 5	17 APR 2025	2.1.1 - 2	17 APR 2025	2.1.3 - 3	15 MAY 2025
1.10 - 1	04 SEP 2025	2.1.1 - 3	17 APR 2025	2.1.3 - 4	15 MAY 2025
1.10 - 2	04 SEP 2025	2.1.1 - 4	17 APR 2025	2.1.3 - 5	17 APR 2025
1.10 - 3	04 SEP 2025	2.1.1 - 5	17 APR 2025	2.1.3 - 6	17 APR 2025
1.10 - 4	04 SEP 2025	2.1.1 - 6	15 MAY 2025	2.1.3 - 7	04 SEP 2025
1.10 - 5	04 SEP 2025	2.1.1 - 7	15 MAY 2025	2.1.3 - 8	04 SEP 2025
1.10 - 6	04 SEP 2025	2.1.1 - 8	15 MAY 2025	2.1.3 - 9	17 APR 2025
1.10 - 7	04 SEP 2025	2.1.1 - 9	17 APR 2025	2.1.3 - 10	17 APR 2025
1.10 - 8	04 SEP 2025	2.1.1 - 10	17 APR 2025	2.1.3 - 11	17 APR 2025
1.10 - 9	04 SEP 2025	2.1.1 - 11	17 APR 2025	2.2 - 1	10 JUL 2025

2.2.1 - 1	07 AUG 2025	2.2.2 - 3	17 APR 2025	3.2.1 M602 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 2	17 APR 2025			3.2.1 M607 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 3	17 APR 2025	ENR 3		3.2.1 M857 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 4	07 AUG 2025	3.1 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M857 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 5	07 AUG 2025	3.2 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M857 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 6	17 APR 2025	3.2 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M860 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 7	17 APR 2025	3.2 - 3	17 APR 2025	3.2.1 M863 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 8	17 APR 2025	3.2 - 4	17 APR 2025	3.2.1 M865 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 9	17 APR 2025	3.2.1 L23 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M866 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 10	17 APR 2025	3.2.1 L23 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M866 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 11	17 APR 2025	3.2.1 L29 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M977 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 12	17 APR 2025	3.2.1 L29 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M977 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 13	17 APR 2025	3.2.1 L32 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M984 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 14	17 APR 2025	3.2.1 L59 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M984 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 15	17 APR 2025	3.2.1 L71 - 1	15 MAY 2025	3.2.1 M985 - 1	15 MAY 2025
2.2.1 - 16	17 APR 2025	3.2.1 L87 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M985 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 17	17 APR 2025	3.2.1 L132 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M985 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 18	17 APR 2025	3.2.1 L616 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M992 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 19	17 APR 2025	3.2.1 L616 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M994 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 20	17 APR 2025	3.2.1 L617 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M994 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 21	15 MAY 2025	3.2.1 L617 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N5 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 22	15 MAY 2025	3.2.1 L617 - 3	17 APR 2025	3.2.1 N133 - 1	12 JUN 2025
2.2.1 - 23	15 MAY 2025	3.2.1 L619 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N133 - 2	12 JUN 2025
2.2.1 - 24	15 MAY 2025	3.2.1 L619 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N133 - 3	12 JUN 2025
2.2.1 - 25	15 MAY 2025	3.2.1 L621 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N133 - 4	12 JUN 2025
2.2.1 - 26	15 MAY 2025	3.2.1 L621 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N191 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 27	15 MAY 2025	3.2.1 L621 - 3	17 APR 2025	3.2.1 N191 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 28	17 APR 2025	3.2.1 L621 - 4	17 APR 2025	3.2.1 N195 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 29	07 AUG 2025	3.2.1 L623 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N195 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 30	07 AUG 2025	3.2.1 L623 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N195 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 31	07 AUG 2025	3.2.1 L730 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N744 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 32	07 AUG 2025	3.2.1 L730 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N746 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 33	07 AUG 2025	3.2.1 L733 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N858 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 34	07 AUG 2025	3.2.1 L735 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N858 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 35	07 AUG 2025	3.2.1 L747 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N869 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 36	07 AUG 2025	3.2.1 L856 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N869 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 37	07 AUG 2025	3.2.1 L856 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N869 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 38	07 AUG 2025	3.2.1 L867 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N871 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 39	07 AUG 2025	3.2.1 L979 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N871 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 40	07 AUG 2025	3.2.1 L979 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N871 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 41	07 AUG 2025	3.2.1 L980 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N983 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 42	07 AUG 2025	3.2.1 L980 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N983 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 43	07 AUG 2025	3.2.1 L980 - 3	17 APR 2025	3.2.1 P31 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 44	07 AUG 2025	3.2.1 L981 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P139 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 45	07 AUG 2025	3.2.1 L981 - 2	17 APR 2025	3.2.1 P150 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 46	07 AUG 2025	3.2.1 L981 - 3	17 APR 2025	3.2.1 P150 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 47	07 AUG 2025	3.2.1 L983 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P159 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 48	07 AUG 2025	3.2.1 L984 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P193 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 49	07 AUG 2025	3.2.1 L984 - 2	17 APR 2025	3.2.1 P733 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 50	07 AUG 2025	3.2.1 L986 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P733 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 51	07 AUG 2025	3.2.1 L986 - 2	17 APR 2025	3.2.1 P746 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 52	07 AUG 2025	3.2.1 L987 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P851 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 53	07 AUG 2025	3.2.1 L996 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P851 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 54	07 AUG 2025	3.2.1 L996 - 2	17 APR 2025	3.2.1 P861 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 55	07 AUG 2025	3.2.1 L999 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P861 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 56	07 AUG 2025	3.2.1 L999 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Q10 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 57	07 AUG 2025	3.2.1 M66 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Q34 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 58	07 AUG 2025	3.2.1 M70 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Q35 - 1	17 APR 2025
2.2.2 - 1	04 SEP 2025	3.2.1 M70 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Q99 - 1	17 APR 2025
2.2.2 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M159 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Q258 - 1	17 APR 2025

3.2.1 Q258 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Z131 - 1	17 APR 2025	4.1 - 1	02 OCT 2025
3.2.1 Q277 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z159 - 1	17 APR 2025	4.1 - 2	07 AUG 2025
3.2.1 Q316 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z169 - 1	17 APR 2025	4.1 - 3	07 AUG 2025
3.2.1 Q800 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z172 - 1	15 MAY 2025	4.1 - 4	07 AUG 2025
3.2.1 T174 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z175 - 1	17 APR 2025	4.1 - 5	07 AUG 2025
3.2.1 T174 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Z176 - 1	17 APR 2025	4.1 - 6	07 AUG 2025
3.2.1 T205 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z179 - 1	15 MAY 2025	4.2 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T205 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Z181 - 1	17 APR 2025	4.3 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T224 - 1	10 JUL 2025	3.2.1 Z182 - 1	17 APR 2025	4.4 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T240 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z186 - 1	17 APR 2025	4.4 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T265 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z187 - 1	17 APR 2025	4.4 - 3	17 APR 2025
3.2.1 T266 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z212 - 1	17 APR 2025	4.4 - 4	17 APR 2025
3.2.1 T267 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z225 - 1	17 APR 2025	4.4 - 5	17 APR 2025
3.2.1 T269 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z348 - 1	17 APR 2025	4.4 - 6	17 APR 2025
3.2.1 T270 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z349 - 1	17 APR 2025	4.4 - 7	17 APR 2025
3.2.1 T270 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Z367 - 1	17 APR 2025	4.4 - 8	17 APR 2025
3.2.1 T282 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z419 - 1	17 APR 2025	4.4 - 9	17 APR 2025
3.2.1 T344 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z460 - 1	17 APR 2025	4.4 - 10	17 APR 2025
3.2.1 T353 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z491 - 1	17 APR 2025	4.4 - 11	17 APR 2025
3.2.1 T354 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z491 - 2	17 APR 2025	4.4 - 12	17 APR 2025
3.2.1 T355 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z493 - 1	02 OCT 2025	4.4 - 13	17 APR 2025
3.2.1 T356 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z717 - 1	17 APR 2025	4.4 - 14	17 APR 2025
3.2.1 T357 - 1	17 APR 2025	3.3 - 1	17 APR 2025	4.4 - 15	17 APR 2025
3.2.1 T359 - 1	17 APR 2025	3.3 - 2	17 APR 2025	4.4 - 16	17 APR 2025
3.2.1 T375 - 1	17 APR 2025	3.3 - 3	17 APR 2025	4.4 - 17	17 APR 2025
3.2.1 T425 - 1	17 APR 2025	3.3 - 4	17 APR 2025	4.4 - 18	17 APR 2025
3.2.1 T670 - 1	17 APR 2025	3.3 - 5	17 APR 2025	4.4 - 19	17 APR 2025
3.2.1 T671 - 1	17 APR 2025	3.3 - 6	17 APR 2025	4.4 - 20	17 APR 2025
3.2.1 T672 - 1	17 APR 2025	3.3 - 7	17 APR 2025	4.4 - 21	17 APR 2025
3.2.1 T673 - 1	17 APR 2025	3.3 - 8	17 APR 2025	4.4 - 22	17 APR 2025
3.2.1 T707 - 1	17 APR 2025	3.3 - 9	17 APR 2025	4.5 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T709 - 1	17 APR 2025	3.3 - 10	17 APR 2025		
3.2.1 T709 - 2	17 APR 2025	3.3 - 11	17 APR 2025	ENR 5	
3.2.1 T710 - 1	17 APR 2025	3.3 - 12	17 APR 2025	5 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T710 - 2	17 APR 2025	3.3 - 13	17 APR 2025	5.1 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T714 - 1	17 APR 2025	3.3 - 14	17 APR 2025	5.1 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T714 - 2	17 APR 2025	3.3 - 15	17 APR 2025	5.1 - 3	17 APR 2025
3.2.1 T720 - 1	17 APR 2025	3.3 - 16	17 APR 2025	5.1 - 4	17 APR 2025
3.2.1 T720 - 2	17 APR 2025	3.3 - 17	17 APR 2025	5.1 - 5	17 APR 2025
3.2.1 T727 - 1	17 APR 2025	3.3 - 18	17 APR 2025	5.1.1 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T738 - 1	17 APR 2025	3.3 - 19	17 APR 2025	5.1.1 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T738 - 2	17 APR 2025	3.3 - 20	17 APR 2025	5.1.1 - 3	17 APR 2025
3.2.1 T871 - 1	07 AUG 2025	3.3 - 21	17 APR 2025	5.1.1 - 4	17 APR 2025
3.2.1 Y41 - 1	17 APR 2025	3.3 - 22	17 APR 2025	5.1.1 - 5	17 APR 2025
3.2.1 Y100 - 1	17 APR 2025	3.3 - 23	17 APR 2025	5.1.1 - 6	17 APR 2025
3.2.1 Y209 - 1	17 APR 2025	3.3 - 24	17 APR 2025	5.1.2 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Y210 - 1	17 APR 2025	3.3 - 25	17 APR 2025	5.1.2 - 2	17 APR 2025
3.2.1 Y218 - 1	17 APR 2025	3.3 - 26	17 APR 2025	5.1.2 - 3	17 APR 2025
3.2.1 Y564 - 1	17 APR 2025	3.3 - 27	17 APR 2025	5.1.2 - 4	17 APR 2025
3.2.1 Y565 - 1	17 APR 2025	3.3 - 28	17 APR 2025	5.1.2 - 5	17 APR 2025
3.2.1 Y566 - 1	17 APR 2025	3.3 - 29	17 APR 2025	5.1.2 - 6	17 APR 2025
3.2.1 Z72 - 1	17 APR 2025	3.3 - 30	17 APR 2025	5.1.2 - 7	17 APR 2025
3.2.1 Z73 - 1	17 APR 2025	3.3 - 31	17 APR 2025	5.1.2 - 8	17 APR 2025
3.2.1 Z80 - 1	17 APR 2025	3.3 - 32	17 APR 2025	5.1.2 - 9	17 APR 2025
3.2.1 Z95 - 1	15 MAY 2025	3.3 - 33	17 APR 2025	5.1.2 - 10	17 APR 2025
3.2.1 Z96 - 1	17 APR 2025	3.4 - 1	17 APR 2025	5.1.2 - 11	17 APR 2025
3.2.1 Z96 - 2	17 APR 2025	3.4 - 2	17 APR 2025	5.1.3 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Z121 - 1	17 APR 2025	3.4 - 3	17 APR 2025	5.1.3 - 2	17 APR 2025
3.2.1 Z126 - 1	17 APR 2025			5.1.3 - 3	17 APR 2025
3.2.1 Z127 - 1	17 APR 2025	ENR 4		5.1.3 - 4	17 APR 2025

5.1.3 - 5	17 APR 2025	5.2.1.1 - 36	07 AUG 2025	5.2.1.2 - 46	15 MAY 2025
5.1.3 - 6	17 APR 2025	5.2.1.1 - 37	17 APR 2025	5.2.1.2 - 47	15 MAY 2025
5.1.3 - 7	17 APR 2025	5.2.1.1 - 38	17 APR 2025	5.2.1.2 - 48	15 MAY 2025
5.1.3 - 8	17 APR 2025	5.2.1.1 - 39	17 APR 2025	5.2.1.2 - 49	12 JUN 2025
5.1.3 - 9	17 APR 2025	5.2.1.1 - 40	17 APR 2025	5.2.1.2 - 50	12 JUN 2025
5.1.3 - 10	17 APR 2025	5.2.1.1 - 41	17 APR 2025	5.2.1.2 - 51	17 APR 2025
5.1.3 - 11	17 APR 2025	5.2.1.1 - 42	17 APR 2025	5.2.1.2 - 52	12 JUN 2025
5.1.3 - 12	17 APR 2025	5.2.1.1 - 43	17 APR 2025	5.2.1.2 - 53	04 SEP 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	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 66	12 JUN 2025
5.2.1 - 7	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 7	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 67	12 JUN 2025
5.2.1 - 8	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 8	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 68	04 SEP 2025
5.2.1 - 9	17 APR 2025	5.2.1.2 - 9	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 69	12 JUN 2025
5.2.1 - 10	17 APR 2025	5.2.1.2 - 10	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 70	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 1	17 APR 2025	5.2.1.2 - 11	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 71	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 2	17 APR 2025	5.2.1.2 - 12	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 72	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 3	17 APR 2025	5.2.1.2 - 13	04 SEP 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	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 80	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 11	17 APR 2025	5.2.1.2 - 21	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 81	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 12	17 APR 2025	5.2.1.2 - 22	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 82	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 13	17 APR 2025	5.2.1.2 - 23	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 83	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 14	17 APR 2025	5.2.1.2 - 24	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 84	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 15	17 APR 2025	5.2.1.2 - 25	04 SEP 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	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 96	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 27	17 APR 2025	5.2.1.2 - 37	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 97	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 28	17 APR 2025	5.2.1.2 - 38	04 SEP 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	04 SEP 2025	5.2.1.2 - 102	12 JUN 2025
5.2.1.1 - 33	17 APR 2025	5.2.1.2 - 43	04 SEP 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

5.2.1.2 - 106	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 22	17 APR 2025	5.3.2 - 36	17 APR 2025
5.2.1.2 - 107	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 23	17 APR 2025	5.3.2 - 37	17 APR 2025
5.2.1.2 - 108	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 24	17 APR 2025	5.3.2 - 38	17 APR 2025
5.2.1.2 - 109	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 25	17 APR 2025	5.3.2 - 39	17 APR 2025
5.2.1.2 - 110	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 26	17 APR 2025	5.3.2 - 40	17 APR 2025
5.2.1.2 - 111	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 27	17 APR 2025	5.3.2 - 41	17 APR 2025
5.2.1.2 - 112	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 28	17 APR 2025	5.3.2 - 42	17 APR 2025
5.2.1.2 - 113	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 29	17 APR 2025	5.3.2 - 43	17 APR 2025
5.2.1.2 - 114	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 30	17 APR 2025	5.3.2 - 44	17 APR 2025
5.2.1.2 - 115	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 31	17 APR 2025	5.3.2 - 45	17 APR 2025
5.2.1.2 - 116	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 32	17 APR 2025	5.3.2 - 46	17 APR 2025
5.2.1.2 - 117	12 JUN 2025	5.2.2 - 1	17 APR 2025	5.3.2 - 47	17 APR 2025
5.2.1.2 - 118	12 JUN 2025	5.2.2 - 2	17 APR 2025	5.3.2 - 48	17 APR 2025
5.2.1.2 - 119	12 JUN 2025	5.2.2 - 3	17 APR 2025	5.3.2 - 49	17 APR 2025
5.2.1.2 - 120	12 JUN 2025	5.2.3 - 1	17 APR 2025	5.3.2 - 50	17 APR 2025
5.2.1.2 - 121	12 JUN 2025	5.3 - 1	17 APR 2025	5.3.2 - 51	17 APR 2025
5.2.1.2 - 122	12 JUN 2025	5.3.1 - 1	12 JUN 2025	5.3.2 - 52	17 APR 2025
5.2.1.2 - 123	12 JUN 2025	5.3.1 - 2	12 JUN 2025	5.3.2 - 53	17 APR 2025
5.2.1.2 - 124	12 JUN 2025	5.3.1 - 3	02 OCT 2025	5.3.2 - 54	17 APR 2025
5.2.1.2 - 125	12 JUN 2025	5.3.1 - 4	02 OCT 2025	5.3.2 - 55	17 APR 2025
5.2.1.2 - 126	10 JUL 2025	5.3.1 - 5	02 OCT 2025	5.3.2 - 56	17 APR 2025
5.2.1.2 - 127	10 JUL 2025	5.3.1 - 6	02 OCT 2025	5.3.2 - 57	17 APR 2025
5.2.1.2 - 128	12 JUN 2025	5.3.1 - 7	02 OCT 2025	5.3.2 - 58	17 APR 2025
5.2.1.2 - 129	12 JUN 2025	5.3.1 - 8	02 OCT 2025	5.3.2 - 59	17 APR 2025
5.2.1.2 - 130	12 JUN 2025	5.3.1 - 9	17 APR 2025	5.3.2 - 60	17 APR 2025
5.2.1.2 - 131	12 JUN 2025	5.3.2 - 1	15 MAY 2025	5.3.2 - 61	17 APR 2025
5.2.1.2 - 132	12 JUN 2025	5.3.2 - 2	15 MAY 2025	5.3.2 - 62	17 APR 2025
5.2.1.2 - 133	12 JUN 2025	5.3.2 - 3	15 MAY 2025	5.3.2 - 63	17 APR 2025
5.2.1.2 - 134	12 JUN 2025	5.3.2 - 4	15 MAY 2025	5.3.2 - 64	17 APR 2025
5.2.1.2 - 135	12 JUN 2025	5.3.2 - 5	02 OCT 2025	5.3.2 - 65	17 APR 2025
5.2.1.2 - 136	04 SEP 2025	5.3.2 - 6	02 OCT 2025	5.3.2 - 66	17 APR 2025
5.2.1.2 - 137	04 SEP 2025	5.3.2 - 7	17 APR 2025	5.3.2 - 67	17 APR 2025
5.2.1.2 - 138	04 SEP 2025	5.3.2 - 8	17 APR 2025	5.3.2 - 68	17 APR 2025
5.2.1.2 - 139	04 SEP 2025	5.3.2 - 9	17 APR 2025	5.3.2 - 69	17 APR 2025
5.2.1.2 - 140	04 SEP 2025	5.3.2 - 10	17 APR 2025	5.3.2 - 70	17 APR 2025
5.2.1.2 - 141	04 SEP 2025	5.3.2 - 11	17 APR 2025	5.3.2 - 71	17 APR 2025
5.2.1.2 - 142	04 SEP 2025	5.3.2 - 12	17 APR 2025	5.3.2 - 72	17 APR 2025
5.2.1.2 - 143	04 SEP 2025	5.3.2 - 13	17 APR 2025	5.3.2 - 73	17 APR 2025
5.2.1.2 - 144	04 SEP 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

5.5 - 22	17 APR 2025	6.3.3 - 5	15 MAY 2025	1.5.1 - 20	10 JUL 2025
5.5 - 23	17 APR 2025	6.3.4 - 1	12 JUN 2025	1.5.1 - 21	10 JUL 2025
5.5 - 24	17 APR 2025	6.3.4 - 2	12 JUN 2025	1.5.1 - 22	10 JUL 2025
5.5 - 25	17 APR 2025	6.3.5 - 1	15 MAY 2025	1.5.1 - 23	15 MAY 2025
5.5 - 26	17 APR 2025	6.3.5 - 2	15 MAY 2025	1.5.1 - 24	15 MAY 2025
5.5 - 27	17 APR 2025	6.3.5 - 3	15 MAY 2025	1.5.1 - 25	15 MAY 2025
5.5 - 28	17 APR 2025	6.3.6 - 1	15 MAY 2025		
5.5 - 29	15 MAY 2025	6.3.6 - 2	15 MAY 2025		
5.5 - 30	17 APR 2025	6.3.6 - 3	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 1 - 1	17 APR 2025
5.5 - 31	17 APR 2025	6.3.6 - 4	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 1 - 2	04 SEP 2025
5.5 - 32	17 APR 2025	6.4 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 1 - 3	04 SEP 2025
5.5 - 33	15 MAY 2025	6.4 - 3	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 1 - 4	04 SEP 2025
5.5 - 34	15 MAY 2025	6.4 - 5	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 1 - 5	04 SEP 2025
5.6 - 1	17 APR 2025	6.5 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 1 - 6	04 SEP 2025
5.6 - 2	17 APR 2025	6.5 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPBY 1 - 7	04 SEP 2025
5.6 - 3	17 APR 2025	6.5 - 5	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 1 - 8	04 SEP 2025
5.6 - 4	17 APR 2025	6.6 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 1 - 9	04 SEP 2025
5.6 - 5	17 APR 2025	6.6 - 3	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 1 - 10	04 SEP 2025
5.6 - 6	17 APR 2025	6.6 - 5	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 1 - 11	04 SEP 2025
5.6 - 7	17 APR 2025	6.7 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 1 - 12	04 SEP 2025
5.6 - 8	17 APR 2025	6.7 - 3	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 1 - 13	04 SEP 2025
5.6 - 9	17 APR 2025			AD 2 EPBY 1 - 14	04 SEP 2025
5.6 - 10	17 APR 2025	AD 0		AD 2 EPBY 1 - 15	04 SEP 2025
5.6 - 11	17 APR 2025	0.1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 16	04 SEP 2025
				AD 2 EPBY 1 - 17	04 SEP 2025
ENR 6		AD 1		AD 2 EPBY 1 - 18	04 SEP 2025
6 - 1	15 MAY 2025	1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 19	04 SEP 2025
6 - 2	15 MAY 2025	1.1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 20	04 SEP 2025
6.1 - 1	02 OCT 2025	1.2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 21	04 SEP 2025
6.1 - 3	10 JUL 2025	1.2 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 22	04 SEP 2025
6.1 - 5	15 MAY 2025	1.2 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 23	02 OCT 2025
6.1 - 7	15 MAY 2025	1.2 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 24	04 SEP 2025
6.1 - 9	15 MAY 2025	1.3 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 2 - 1	12 JUN 2025
6.1 - 11	15 MAY 2025	1.3 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPBY 4 - 1	12 JUN 2025
6.1 - 13	15 MAY 2025	1.3 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPBY 4 - 3	17 APR 2025
6.1 - 15	15 MAY 2025	1.3 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPBY 5 - 1	12 JUN 2025
6.1 - 17	15 MAY 2025	1.3 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPBY 6 - 1	17 APR 2025
6.1 - 19	15 MAY 2025	1.3 - 6	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 8 - 1	17 APR 2025
6.2 - 1	07 AUG 2025	1.4 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 8 - 2	17 APR 2025
6.2 - 3	02 OCT 2025	1.4 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPBY 8 - 3	17 APR 2025
6.2 - 5	02 OCT 2025	1.5 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPBY 8 - 4	17 APR 2025
6.2 - 7	02 OCT 2025	1.5.1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 8 - 5	17 APR 2025
6.2 - 9	02 OCT 2025	1.5.1 - 2	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 8 - 6	17 APR 2025
6.2 - 11	02 OCT 2025	1.5.1 - 3	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 8 - 7	17 APR 2025
6.2 - 13	15 MAY 2025	1.5.1 - 4	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 8 - 8	17 APR 2025
6.2 - 15	02 OCT 2025	1.5.1 - 5	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 10 - 1	17 APR 2025
6.2 - 17	02 OCT 2025	1.5.1 - 6	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 10 - 2	17 APR 2025
6.2 - 19	02 OCT 2025	1.5.1 - 7	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 10 - 3	17 APR 2025
6.2 - 21	02 OCT 2025	1.5.1 - 8	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 10 - 4	17 APR 2025
6.3.1 - 1	02 OCT 2025	1.5.1 - 9	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 10 - 5	17 APR 2025
6.3.1 - 2	02 OCT 2025	1.5.1 - 10	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 10 - 6	17 APR 2025
6.3.1 - 3	02 OCT 2025	1.5.1 - 11	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 1	12 JUN 2025
6.3.2 - 1	15 MAY 2025	1.5.1 - 12	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 2	12 JUN 2025
6.3.2 - 2	15 MAY 2025	1.5.1 - 13	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 3	17 APR 2025
6.3.2 - 3	15 MAY 2025	1.5.1 - 14	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 4	17 APR 2025
6.3.2 - 4	15 MAY 2025	1.5.1 - 15	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 5	17 APR 2025
6.3.3 - 1	15 MAY 2025	1.5.1 - 16	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 6	17 APR 2025
6.3.3 - 2	15 MAY 2025	1.5.1 - 17	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 7	17 APR 2025
6.3.3 - 3	15 MAY 2025	1.5.1 - 18	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 8	17 APR 2025
6.3.3 - 4	15 MAY 2025	1.5.1 - 19	15 MAY 2025	AD 2 EPBY 12 - 9	17 APR 2025

AD 2 EPBY 12 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPGD 10 - 5	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPGD 10 - 6	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPGD 10 - 7	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 10 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 10 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 3	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 4	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPBY 13 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPGD 12 - 5	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPGD 12 - 6	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 2	07 AUG 2025	AD 2 EPGD 12 - 7	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 3	07 AUG 2025	AD 2 EPGD 12 - 8	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 12 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 4	07 AUG 2025	AD 2 EPGD 12 - 9	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 12 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 5	07 AUG 2025	AD 2 EPGD 12 - 11	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 12 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 6	07 AUG 2025	AD 2 EPGD 12 - 12	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 7	07 AUG 2025	AD 2 EPGD 12 - 13	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 12 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 8	07 AUG 2025	AD 2 EPGD 13 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 12 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 9	07 AUG 2025	AD 2 EPKK 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPKK 12 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 10	07 AUG 2025	AD 2 EPKK 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 11	07 AUG 2025	AD 2 EPKK 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 12	04 SEP 2025	AD 2 EPKK 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPKK 12 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 15	10 JUL 2025	AD 2 EPKK 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPKK 13 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 16	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 17	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 9	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 10	07 AUG 2025	AD 2 EPKT 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 19	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 4	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 20	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 5	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 21	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 6	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 22	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 14	10 JUL 2025	AD 2 EPKT 1 - 7	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 23	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 8	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 24	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 16	10 JUL 2025	AD 2 EPKT 1 - 9	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 25	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 17	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 10	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 26	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 18	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 27	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 19	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 12	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 28	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 20	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 29	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 21	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 14	02 OCT 2025
AD 2 EPGD 1 - 30	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 22	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 31	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 23	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 16	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 32	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 24	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 17	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 33	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 25	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 18	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 34	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 26	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 19	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 35	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 27	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 20	04 SEP 2025
AD 2 EPGD 2 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 28	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 21	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 3 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 29	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 22	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 4 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 30	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 23	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 4 - 3	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 31	02 OCT 2025	AD 2 EPKT 1 - 24	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 4 - 5	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 25	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 6 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 4 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 26	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 7 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 4 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 27	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 8 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 28	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 8 - 2	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 29	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 8 - 3	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 30	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 8 - 5	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 31	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 8 - 6	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 32	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 8 - 7	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 8 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 33	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 10 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPKT 2 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 10 - 2	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPKT 4 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 10 - 3	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPKT 4 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 10 - 4	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 8 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPKT 5 - 1	10 JUL 2025

AD 2 EPKT 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLB 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPKT 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLB 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPKT 8 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPKT 8 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPKT 8 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPKT 8 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPLL 8 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPKT 8 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPLL 9 - 1	02 OCT 2025
AD 2 EPKT 8 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 10 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPLL 10 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKT 8 - 7	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPLL 10 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPKT 8 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPLL 10 - 3	17 APR 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	02 OCT 2025
AD 2 EPKT 13 - 1	04 SEP 2025	AD 2 EPLB 13 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 1	04 SEP 2025	AD 2 EPLL 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 4	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 2	04 SEP 2025	AD 2 EPLL 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 5	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 3	02 OCT 2025	AD 2 EPLL 1 - 3	02 OCT 2025	AD 2 EPMO 1 - 6	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 4	04 SEP 2025	AD 2 EPLL 1 - 4	04 SEP 2025	AD 2 EPMO 1 - 7	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 5	04 SEP 2025	AD 2 EPLL 1 - 5	04 SEP 2025	AD 2 EPMO 1 - 8	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 6	04 SEP 2025	AD 2 EPLL 1 - 6	04 SEP 2025	AD 2 EPMO 1 - 9	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 7	04 SEP 2025	AD 2 EPLL 1 - 7	04 SEP 2025	AD 2 EPMO 1 - 10	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 8	04 SEP 2025	AD 2 EPLL 1 - 8	04 SEP 2025	AD 2 EPMO 1 - 11	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 9	04 SEP 2025	AD 2 EPMO 1 - 12	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 13	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 14	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPLL 1 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPMO 1 - 15	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 13	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 16	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 17	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 18	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 16	15 MAY 2025	AD 2 EPLL 1 - 16	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 19	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 17	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 20	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 18	04 SEP 2025	AD 2 EPLL 1 - 18	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 21	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 19	04 SEP 2025	AD 2 EPLL 1 - 19	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 22	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 20	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 23	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 21	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 24	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 22	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 25	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 23	02 OCT 2025	AD 2 EPMO 1 - 26	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 24	12 JUN 2025	AD 2 EPLL 1 - 24	15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 27	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLL 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 28	02 OCT 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 EPMO 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 34	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 23	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 35	07 AUG 2025	AD 2 EPRA 1 - 24	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 36	07 AUG 2025	AD 2 EPRA 1 - 25	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 37	07 AUG 2025	AD 2 EPRA 1 - 26	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPPO 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 27	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPPO 4 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 28	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPPO 4 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 29	04 SEP 2025
AD 2 EPMO 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPPO 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 30	04 SEP 2025
AD 2 EPMO 10 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPPO 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 2 - 1	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPPO 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 4 - 1	12 JUN 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	04 SEP 2025
AD 2 EPMO 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 2	04 SEP 2025
AD 2 EPMO 13 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPPO 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 3	04 SEP 2025
AD 2 EPMO 13 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 4	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 5	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 6	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPPO 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 7	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 8	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 9	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 10	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 11	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 12	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 13	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 10	07 AUG 2025	AD 2 EPPO 12 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 15	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 11	07 AUG 2025	AD 2 EPPO 13 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 16	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 12	04 SEP 2025	AD 2 EPRA 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPRA 12 - 17	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 19	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 3	07 AUG 2025	AD 2 EPRA 12 - 21	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 15	10 JUL 2025	AD 2 EPRA 1 - 4	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 13 - 1	04 SEP 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	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 20	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 9	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 5	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 21	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 10	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 6	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 22	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 11	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 7	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 23	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 12	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 8	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 24	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 13	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 9	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 25	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 14	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 10	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 26	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 15	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 11	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 27	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 16	10 JUL 2025	AD 2 EPRZ 1 - 12	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 28	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 17	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 13	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 29	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 18	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 14	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 30	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 19	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 15	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 31	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 20	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 16	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 32	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 21	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 17	04 SEP 2025
AD 2 EPPO 1 - 33	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 22	12 JUN 2025	AD 2 EPRZ 1 - 18	04 SEP 2025

AD 2 EPRZ 1 - 19	02 OCT 2025	AD 2 EPSC 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 1	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 1 - 20	02 OCT 2025	AD 2 EPSC 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 2	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 1 - 21	02 OCT 2025	AD 2 EPSC 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 3	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 1 - 22	02 OCT 2025	AD 2 EPSC 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 4	10 JUL 2025
AD 2 EPRZ 1 - 23	02 OCT 2025	AD 2 EPSC 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 24	02 OCT 2025	AD 2 EPSC 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 25	02 OCT 2025	AD 2 EPSC 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 26	02 OCT 2025	AD 2 EPSC 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 27	02 OCT 2025	AD 2 EPSC 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 28	02 OCT 2025	AD 2 EPSC 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 29	02 OCT 2025	AD 2 EPSC 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 7	17 APR 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	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 3	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 10 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 4	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSC 13 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 5	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 12 - 1	12 JUN 2025	AD 2 EPSY 1 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 6	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 12 - 2	12 JUN 2025	AD 2 EPSY 1 - 2	02 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 7	02 OCT 2025
AD 2 EPRZ 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 3	02 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 8	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 4	02 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 9	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 5	02 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 10	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 6	02 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 7	02 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 12	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 8	02 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 13	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 9	04 SEP 2025	AD 2 EPWA 1 - 14	04 SEP 2025
AD 2 EPRZ 12 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 10	04 SEP 2025	AD 2 EPWA 1 - 15	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 11	04 SEP 2025	AD 2 EPWA 1 - 16	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 12	04 SEP 2025	AD 2 EPWA 1 - 17	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 13	04 SEP 2025	AD 2 EPWA 1 - 18	07 AUG 2025
AD 2 EPRZ 12 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 14	04 SEP 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	04 SEP 2025
AD 2 EPSC 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 21	04 SEP 2025
AD 2 EPSC 1 - 2	02 OCT 2025	AD 2 EPSY 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 22	04 SEP 2025
AD 2 EPSC 1 - 3	02 OCT 2025	AD 2 EPSY 1 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 23	04 SEP 2025
AD 2 EPSC 1 - 4	02 OCT 2025	AD 2 EPSY 1 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 24	04 SEP 2025
AD 2 EPSC 1 - 5	02 OCT 2025	AD 2 EPSY 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 25	04 SEP 2025
AD 2 EPSC 1 - 6	02 OCT 2025	AD 2 EPSY 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 26	04 SEP 2025
AD 2 EPSC 1 - 7	02 OCT 2025	AD 2 EPSY 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 27	04 SEP 2025
AD 2 EPSC 1 - 8	02 OCT 2025	AD 2 EPSY 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 28	04 SEP 2025
AD 2 EPSC 1 - 9	02 OCT 2025	AD 2 EPSY 1 - 24	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 29	04 SEP 2025
AD 2 EPSC 1 - 10	02 OCT 2025	AD 2 EPSY 1 - 25	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 30	04 SEP 2025
AD 2 EPSC 1 - 11	02 OCT 2025	AD 2 EPSY 1 - 26	10 JUL 2025	AD 2 EPWA 1 - 31	04 SEP 2025
AD 2 EPSC 1 - 12	02 OCT 2025	AD 2 EPSY 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 32	04 SEP 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	02 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 37	07 AUG 2025
AD 2 EPSC 1 - 18	15 MAY 2025	AD 2 EPSY 8 - 4	02 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 38	07 AUG 2025

AD 2 EPWA 1 - 39	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 10 - 14	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 25	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 40	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 10 - 15	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 26	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 41	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 10 - 16	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 27	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 42	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 28	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 43	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 29	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 44	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 30	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 45	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 31	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 46	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 32	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 47	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 33	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 48	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 34	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 49	07 AUG 2025	AD 2 EPWA 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 35	17 APR 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	04 SEP 2025	AD 2 EPWA 12 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPWR 10 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPWA 3 - 1	04 SEP 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	04 SEP 2025
AD 2 EPWA 8 - 15	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 11	07 AUG 2025	AD 2 EPZG 1 - 4	04 SEP 2025
AD 2 EPWA 10 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 12	15 MAY 2025	AD 2 EPZG 1 - 5	04 SEP 2025
AD 2 EPWA 10 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 13	15 MAY 2025	AD 2 EPZG 1 - 6	04 SEP 2025
AD 2 EPWA 10 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 14	15 MAY 2025	AD 2 EPZG 1 - 7	04 SEP 2025
AD 2 EPWA 10 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 15	10 JUL 2025	AD 2 EPZG 1 - 8	04 SEP 2025
AD 2 EPWA 10 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 9	04 SEP 2025
AD 2 EPWA 10 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 10	04 SEP 2025
AD 2 EPWA 10 - 7	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 11	04 SEP 2025
AD 2 EPWA 10 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPWR 1 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 12	04 SEP 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 EPZG 1 - 18	07 AUG 2025
AD 2 EPZG 2 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPZG 3 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPZG 6 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPZG 10 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPZG 10 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPZG 10 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPZG 10 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 1	12 JUN 2025
AD 2 EPZG 12 - 2	12 JUN 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	04 SEP 2025

GEN 0.5 WYKAZ POPRAWEK RĘCZNYCH DO AIP

GEN 0.5 LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP

GEN

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

ENR

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

AD

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE (S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
AD 2 EPBY 1-1-1	AD 2 EPBY 1-1-1	AD 2 EPBY 2-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 1-1-1 (2-1)	ILS GP/DME BYD ILS LOC BYD	-	AIRAC AMDT 06/25 - 12 JUN 2025
AD 2 EPBY 1-2-1	AD 2 EPBY 1-2-1	AD 2 EPBY 5-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 1-2-1 (5-1)	ILS GP/DME BYD ILS LOC BYD	-	AIRAC AMDT 06/25 - 12 JUN 2025
AD 2 EPBY 1-3-1	AD 2 EPBY 1-3-1	AD 2 EPBY 4-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 1-3-1 (4-1)	ILS GP/DME BYD ILS LOC BYD	-	AIRAC AMDT 06/25 - 12 JUN 2025
AD 2 EPBY 1-3-2	AD 2 EPBY 1-3-2	AD 2 EPBY 4-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 2-1-1	AD 2 EPBY 2-1-1	AD 2 EPBY 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 4-1-1	AD 2 EPBY 4-1-1	AD 2 EPBY 8-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 4-1-3	AD 2 EPBY 4-1-3	AD 2 EPBY 8-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 4-2-1-0	AD 2 EPBY 4-2-1-0	AD 2 EPBY 8-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 4-2-2-0	AD 2 EPBY 4-2-2-0	AD 2 EPBY 8-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 5-1-1	AD 2 EPBY 5-1-1	AD 2 EPBY 10-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 5-3-1-0	AD 2 EPBY 5-3-1-0	AD 2 EPBY 10-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 5-3-2-0	AD 2 EPBY 5-3-2-0	AD 2 EPBY 10-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 6-1-3	AD 2 EPBY 6-1-3	AD 2 EPBY 12-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 6-1-4	AD 2 EPBY 6-1-4	AD 2 EPBY 12-4	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 6-2-1	AD 2 EPBY 6-2-1	AD 2 EPBY 12-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 6-2-2	AD 2 EPBY 6-2-2	AD 2 EPBY 12-6	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 6-2-3	AD 2 EPBY 6-2-3	AD 2 EPBY 12-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 6-2-4	AD 2 EPBY 6-2-4	AD 2 EPBY 12-8	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 6-2-5	AD 2 EPBY 6-2-5	AD 2 EPBY 12-9	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 6-2-6	AD 2 EPBY 6-2-6	AD 2 EPBY 12-10	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 6-6-1-1	AD 2 EPBY 6-6-1-1	AD 2 EPBY 12-11	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPBY 6-6-2-1	AD 2 EPBY 6-6-2-1	AD 2 EPBY 12-15	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKK 1-1-1	AD 2 EPKK 1-1-1	AD 2 EPKK 2-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025



STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE (S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
AD 2 EPPK 1-1-2	AD 2 EPPK 1-1-2	AD 2 EPPK 4-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 1-3-1	AD 2 EPPK 1-3-1	AD 2 EPPK 4-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 2-1-1	AD 2 EPPK 2-1-1	AD 2 EPPK 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 3-1-1	AD 2 EPPK 3-1-1	AD 2 EPPK 7-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 4-2-1-0	AD 2 EPPK 4-2-1-0	AD 2 EPPK 8-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 4-2-2-0	AD 2 EPPK 4-2-2-0	AD 2 EPPK 8-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 5-3-1-0	AD 2 EPPK 5-3-1-0	AD 2 EPPK 10-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 5-3-2-0	AD 2 EPPK 5-3-2-0	AD 2 EPPK 10-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 6-1-1	AD 2 EPPK 6-1-1	AD 2 EPPK 12-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 6-1-2	AD 2 EPPK 6-1-2	AD 2 EPPK 12-2	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 6-2-1	AD 2 EPPK 6-2-1	AD 2 EPPK 12-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 6-2-2	AD 2 EPPK 6-2-2	AD 2 EPPK 12-4	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 6-2-3	AD 2 EPPK 6-2-3	AD 2 EPPK 12-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 6-2-4	AD 2 EPPK 6-2-4	AD 2 EPPK 12-6	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 6-6-1-1	AD 2 EPPK 6-6-1-1	AD 2 EPPK 12-7	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPPK 6-6-2-1	AD 2 EPPK 6-6-2-1	AD 2 EPPK 12-11	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1-1-1	FREQ DELIVERY	FREQ GROUND	AIRAC AMDT 03/25 - 20 MAR 2025
AD 2 EPKT 1-1-1	AD 2 EPKT 1-1-1	AD 2 EPKT 2-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKT 2-1	-	Katowice DELIVERY 124.080	AIRAC AMDT 07/25 - 10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1-2-1	FREQ DELIVERY	FREQ GROUND	AIRAC AMDT 03/25 - 20 MAR 2025
AD 2 EPKT 1-2-1	AD 2 EPKT 1-2-1	AD 2 EPKT 5-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKT 5-1	-	Katowice DELIVERY 124.080	AIRAC AMDT 07/25 - 10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1-3-1	FREQ DELIVERY	FREQ GROUND	AIRAC AMDT 03/25 - 20 MAR 2025
AD 2 EPKT 1-3-1	AD 2 EPKT 1-3-1	AD 2 EPKT 4-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKT 4-1	-	Katowice DELIVERY 124.080	AIRAC AMDT 07/25 - 10 JUL 2025
AD 2 EPKT 1-3-2	FREQ DELIVERY	FREQ GROUND	AIRAC AMDT 03/25 - 20 MAR 2025
AD 2 EPKT 1-3-2	AD 2 EPKT 1-3-2	AD 2 EPKT 4-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKT 4-3	-	Katowice DELIVERY 124.080	AIRAC AMDT 07/25 - 10 JUL 2025
AD 2 EPKT 2-1-1	AD 2 EPKT 2-1-1	AD 2 EPKT 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPKT 3-1-1	AD 2 EPKT 3-1-1	AD 2 EPKT 7-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 1-1-1	AD 2 EPLL 1-1-1	AD 2 EPLL 2-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 2-1-1	AD 2 EPLL 2-1-1	AD 2 EPLL 6-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 4-2-1-0	AD 2 EPLL 4-2-1-0	AD 2 EPLL 8-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 4-2-2-0	AD 2 EPLL 4-2-2-0	AD 2 EPLL 8-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 4-2-3-0	AD 2 EPLL 4-2-3-0	AD 2 EPLL 8-9	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 5-3-1-0	AD 2 EPLL 5-3-1-0	AD 2 EPLL 10-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 5-3-2-0	AD 2 EPLL 5-3-2-0	AD 2 EPLL 10-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6-1-1	AD 2 EPLL 6-1-1	AD 2 EPLL 12-1	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6-1-3	AD 2 EPLL 6-1-3	AD 2 EPLL 12-3	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6-1-4	AD 2 EPLL 6-1-4	AD 2 EPLL 12-4	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6-2-1	AD 2 EPLL 6-2-1	AD 2 EPLL 12-5	AIRAC AMDT 04/25 - 17 APR 2025

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

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

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

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

GEN 2.4 WSKAŹNIKI LOKALIZACJI

GEN 2.4 LOCATION INDICATORS

LOKALIZACJA LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
WARSZAWA FIR/ACC	EPWW		
AGRO AIR CAMP	EPAC*	501204N 0195330E	
AGROCHEST	EPAG*	522414N 0171313E	+48-61-818-8888
ALEKSANDROWICE k/Bielska-Białej	EPBA*	494818N 0190007E	
ARGO WALENDÓW	EPAW*	520450N 0205112E	
ARGO WOLICA	EPAA*	520709N 0205211E	
ARŁAMÓW	EPAR*	493931N 0223057E	
ATM - BIELANY	EPAT*	510232N 0165841E	
BABIĘTA	EPBB*	534005N 0211517E	
BAGICZ k/Kołobrzegu	EPKG*	541201N 0154103E	
BARYT	EPBR*	510320N 0160045E	
BEŁCHATÓW KAŁDUNY	EPBE*	512405N 0192242E	
BIĄŁYSTOK KRYWLANY	EPBK*	530605N 0231014E	
BIOMEDYCYNĄ POLSKA	EPBM*	505911N 0170315E	
BLACHDOM PLUS MAKÓW PODHALAŃSKI	EPMP*	494319N 0194145E	
BLACHDOM PLUS RYBARZOWICE	EPRY*	494437N 0190605E	
BMW MARKI	EPRT*	522152N 0210830E	
BOREK	EPBD*	524030N 0152142E	
BORSK	EPBO*	535704N 0175652E	
BP-2	EPPE*	495917N 0220350E	+48-17-742-1793
BP RZESZÓW	EPTT*	500004N 0220336E	
BRZESKA WOLA	EPBI*	513627N 0210015E	
BUKOWINA TATRZAŃSKA	EPBT*	491937N 0200537E	
BYDGOSZCZ	EPBY*	530548N 0175840E	
BYDGOSZCZ BAZA LPR	EPBH*	531237N 0180606E	

LOKALIZACJA LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
CEWICE	EPCE**	542458N 0174548E	
CHOCZNIA	EPMA*	495250N 0192800E	
CHOPINA W WARSZAWIE	EPWA*	520957N 0205802E	
CHRCYNNO	EPNC*	523426N 0205218E	
CLIP LOGISTYKA	EPCP*	522405N 0170630E	+48-61-200-2110
CZELADŹ	EPCZ*	501823N 0190636E	
CZEMPIŃ	EPCM*	520954N 0164551E	
CZŁUCHÓW	EPCW*	534015N 0172048E	+48-59-307-0977
DAJTKI k/Olsztyna	EPOD*	534623N 0202454E	
DARŁOWO	EPDA**	542417N 0162111E	
DEBRZNO	EPDB*	533128N 0171530E	
DEPUŁTYCZE KRÓLEWSKIE	EPCD*	510455N 0232615E	
DĘBLIN	EPDE**	513304N 0215331E	
DĘBOWA KŁODA	EPDK*	513646N 0230026E	
DOM WESELNY MONIKA	EPMN*	502208N 0202031E	+48-41-334-0587
DRAWSKO POMORSKIE	EPDR*	532829N 0154416E	
DRIVELAND	EPDL*	515952N 0203009E	
DZIERŻONIÓW	EPDZ*	504447N 0163732E	
ELBLĄG	EPEL*	540827N 0192524E	
ELK - MAKOSIEJE	EPEK*	534826N 0223227E	
EVAIR/Roszczep	EPVA*	522609N 0211949E	+48-22-308-0565
FOLWARK - PIASKI	EPFP*	522847N 0174606E	
GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY	EPGD*	542239N 0182758E	
GIŻE	EPGE*	535900N 0222408E	
GIŻYCKO - MAZURY RESIDENCE	EPGM*	540020N 0214917E	

LOKALIZACJA LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
GLINIANY LAS	EPGN*	510141N 0202411E	
GLIWICE	EPGL*	501610N 0184022E	
GOŁUBIE	EPGB*	541151N 0180009E	
GOTARTOWICE k/Rybnika	EPRG*	500414N 0183744E	
GRĄDY	EPGY*	525013N 0214639E	
GRÓDEK NAD DUNAJCEM 2	EPNG*	494429N 0204321E	
GRYŻLINY	EPGR*	533629N 0202040E	
HAJNÓWKA - CZYŻE	EPCH*	524702N 0232537E	
HELIPORT - DĄBRÓWKI	EPVO*	500726N 0221440E	
HORIZON AIR UŁĘŻ	EPUL*	513654N 0220513E	
INBAP BIAŁA PODLASKA	EPBX*	520025N 0230509E	
INOWROCŁAW	EPIN*	524823N 0181709E	
INOWROCŁAW	EPIR**	524943N 0181949E	
JELENIA GÓRA	EPJG*	505355N 0154709E	
JEZIOROWSKIE	EPJE*	535430N 0221403E	
JEŻÓW SUDECKI k/Jeleniej Góry	EPJS*	505639N 0154601E	
KANIÓW	EPKW*	495627N 0190115E	
KARLINO	EPVK*	540353N 0154846E	
KATOWICE - PYRZOWICE	EPKT	502827N 0190448E	EPKTYDYX
KATOWICE MUCHOWIEC	EPKM*	501418N 0190202E	
KAZIMIERZ BISKUPI	EPKB*	521909N 0181004E	
KĄKOLEWO	EPPG*	521406N 0161428E	
KĘTRZYN	EPKE*	540259N 0212534E	
KIEŁPIN	EPFG*	523718N 0151206E	
KIKITY	EPKI*	535859N 0205238E	

LOKALIZACJA LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
KŁOBUCK	EPAB*	505411N 0185752E	+48-34-317-2175
KONIN - RUMIN	EPRC*	521211N 0181101E	+48-63-241-6371
KOŃSKIE - KOMASZYCE	EPKD*	511521N 0202822E	
KORNE	EPKO*	540747N 0175043E	
KOSZALIN BAZA LPR	EPKH*	540301N 0161647E	
KOŚCIELECZKI	EPMK*	540334N 0190022E	
KOZIEGŁOWY ZD	EPZD*	522627N 0170007E	
KRAKÓW BAZA LPR	EPKX*	500122N 0200413E	
KRAKÓW - CZYŻYNY	EPKC*	500503N 0195928E	
KRAKÓW/Balice	EPKK	500440N 0194705E	
KRASOCIN k/Włoszczowy	EPKL*	505354N 0200743E	
KRĘPA k/Słupska	EPSK*	542434N 0170546E	
KROSNO	EPKR*	494040N 0214442E	
KRUSZYN k/Włocławka	EPWK*	523505N 0190056E	
KUKAŁY	EPKU*	515231N 0210011E	
LAKTOPOL - ŁOSICE	EPXO*	521303N 0224258E	+48-83-357-2251
LARS HELICENTER	EPHC*	522601N 0170207E	
LASZKI	EPJL*	500030N 0225506E	
LDZAŃ	EPLD*	513523N 0191516E	
LESZNO	EPLS*	515006N 0163119E	
LINOWIEC	EPLI*	540029N 0183000E	
LISIE KĄTY k/Grudziądz	EPGI*	533128N 0185058E	
LUBIN	EPLU*	512523N 0161146E	
LUBLIN	EPLB	511425N 0224249E	EPLBYDYX
LUBLIN - LUBELLA	EPLA*	511323N 0223306E	

LOKALIZACJA LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
ŁAŃCUT - ROS-SWEET	EPSO*	500515N 0221344E	
ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL 2	EPAH*	541729N 0182545E	
ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL	EPAS*	541728N 0182531E	
ŁASK	EPLK**	513304N 0191057E	
ŁĘCZYCA	EPLY**	520018N 0190838E	
ŁOSOSINA DOLNA k/Nowego Sącza	EPNL*	494443N 0203724E	
ŁÓDŹ	EPLL*	514319N 0192353E	
MALBORK	EPMB**	540136N 0190808E	
MASŁÓW k/Kielc	EPKA*	505349N 0204354E	
MASPEX - WADOWICE	EPMW*	495310N 0193029E	
MAZURY AIR CAMP	EPRD*	540801N 0213555E	
MAZURY - RYDZEWO	EPTR*	535809N 0214651E	
MAZURY HELIPAD	EPGH*	540206N 0214759E	
MICHAŁKÓW k/Ostrowa Wilk.	EPOM*	514209N 0175049E	
MIELEC	EPML*	501920N 0212744E	
MIELNO	EPXM*	541535N 0160357E	
MILEWO	EPMX*	524000N 0202543E	
MIŃSK MAZOWIECKI	EPMM**	521144N 0213921E	
MIROŚLAWICE	EPMR*	505733N 0164613E	
MIROŚLAWIEC	EPMI**	532342N 0160458E	
MOŚCISKA BC&O	EPWM*	521706N 0205207E	
MRĄGOWO	EPMG*	534929N 0211906E	
MYŚLIBÓRZ - GIŻYN	EPMY*	525629N 0150147E	
NADARZYCE	EPNA*	532718N 0162924E	
NIEBORÓW 2	EPNB*	520356N 0200151E	

LOKALIZACJA LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
NIEGOWONICZKI	EPNI*	502223N 0192514E	
NIEPRUSZEWO	EPAU*	522217N 0163505E	
NOWA DĘBA	EPND*	502525N 0214749E	
NOWE MIASTO	EPNM*	513738N 0203207E	
NOWY TARG	EPNT*	492744N 0200308E	
OBORNIKI SŁONAWY	EPOB*	524001N 0164626E	
OKSYWIE	EPOK**	543447N 0183102E	
OLSZTYN - MAZURY	EPSY*	532855N 0205616E	
OPOLE/Kamień Śląski	EPKN*	503145N 0180507E	
PAWŁOWICZKI	EPPA*	501441N 0180125E	
PIASTÓW k/Radomia	EPRP*	512844N 0210636E	
PIJANÓW	EPPJ*	510144N 0200917E	
PIŁA	EPPI*	531011N 0164238E	
PIŁA - MOTYLEWO	EPPM*	530631N 0164540E	
PIOTRKÓW TRYBUNALSKI	EPPT*	512257N 0194119E	
PISZ - ROSTKI	EPRO*	534220N 0215354E	
PŁOCK	EPPL*	523343N 0194311E	
PŁOŃSK - KĘPA	EPPN*	524325N 0202512E	
POBIEDNIK k/Krakowa	EPKP*	500511N 0201208E	
POLINAR KRAKÓW-DĄBIE	EPHK*	500319N 0195831E	
POLSKA NOWA WIEŚ k/Opola	EPOP*	503800N 0174654E	
POWIDZ	EPPW**	522245N 0175108E	
POZNAŃ/Kobylnica	EPPK*	522602N 0170238E	
POZNAŃ/Krzesiny	EPKS**	521955N 0165800E	
POZNAŃ/Ławica	EPPO*	522516N 0164935E	

LOKALIZACJA LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
POZNAŃ - BEDNARY	EPPB*	523210N 0171251E	
PRONAR - NAREW	EPHN*	525422N 0233244E	
PRUSZCZ GDAŃSKI	EPPR**	541453N 0184016E	
PRZASNYSZ	EPPZ*	530036N 0205560E	
PRZYLEP k/Zielonej Góry	EPZP*	515847N 0152751E	
PRZYWIDZ - KATARYNKI	EPPD*	541256N 0182021E	
PSZCZYNA	EPFY*	500024N 0185743E	
PZZ PIŁA	EPWP*	530822N 0164645E	
RADAWIEC k/Lublina	EPLR*	511324N 0222338E	
RAJSKIE	EPRK*	491859N 0222938E	
REX - AUTO	EPTY*	500359N 0215548E	
ROMKOWO	EPJD*	503646N 0191750E	
RUDNIKI k/Częstochowy	EPRU*	505305N 0191211E	
RZESZÓW	EPRJ*	500615N 0220249E	
RZESZÓW - JASIONKA	EPRZ*	500636N 0220108E	
SADY KOLONIA	EPSX*	512728N 0204047E	
SANOK - BAZA	EPSA*	493433N 0221208E	
SIERADZ	EPSI*	513208N 0184805E	
SIERAKÓW - LUTOMEK	EPSP*	523630N 0160919E	+48-61-102-1179
SKIERNIEWICE - TRZCIANNA	EPNK*	515540N 0201554E	
SOBIENIE	EPSJ*	515709N 0212109E	
SOCHACZEW - RYBNO	EPRS*	521431N 0200737E	
STARA SZWALNIA	EPHW*	500251N 0215913E	
STARA WIEŚ	EPBW*	494323N 0220131E	
SUWAŁKI	EPSU*	540427N 0225337E	

LOKALIZACJA LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
SZCZECIN DĄBIE	EPSD*	532327N 0143756E	
SZCZECIN/Goleniów	EPSC*	533505N 0145408E	
SZPROTAWA - WIECHLICE	EPWE*	513339N 0153506E	
SZYMANÓW	EPWS*	511221N 0165953E	
ŚMIŁOWO	EPPS*	530842N 0165255E	
ŚWIDNICA - KRZCZONÓW	EPSS*	504902N 0163456E	
ŚWIDNICA BEST	EPBS*	505017N 0163055E	
ŚWIDNIK	EPSW*	511352N 0224148E	
ŚWIDNIK k/LUBLINA	EPSL*	511355N 0224125E	
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	EPMOYDYX
WATOROWO	EPWT*	531755N 0182451E	
WIĄZOWNA	EPSB*	521056N 0211721E	

LOKALIZACJA LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
WICKO MORSKIE	EPWI*	543312N 0163715E	
WIECHLICE - PAŁAC	EPWH*	513354N 0153528E	
WIELKIE LNISKA	EPWL*	532829N 0185029E	
WILCZE ŁASKI	EPVL*	533540N 0164324E	
WINNICA BENEDYKTYŃSKA	EPWB*	501123N 0195327E	
WIŚNIEW	EPWJ*	520456N 0221510E	
WIŚNIEWSKI Sp. z o.o. S.K.A	EPFW*	494015N 0204106E	+48-18-447-7113
WITKÓW	EPDS*	504746N 0160655E	
WOŁOMIN DJCHEM	EPDJ*	522143N 0211558E	
WROCLAW/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	LOKALIZACJA LOCATION	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
EPAA*	ARGO WOLICA	520709N 0205211E	
EPAB*	KŁOBUCK	505411N 0185752E	+48-34-317-2175
EPAC*	AGRO AIR CAMP	501204N 0195330E	
EPAG*	AGROCHEST	522414N 0171313E	+48-61-818-8888
EPAH*	ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL 2	541729N 0182545E	
EPAR*	ARŁAMÓW	493931N 0223057E	
EPAS*	ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL	541728N 0182531E	
EPAT*	ATM - BIELANY	510232N 0165841E	
EPAU*	NIEPRUSZEWO	522217N 0163505E	
EPAW*	ARGO WALENDÓW	520450N 0205112E	
EPBA*	ALEKSANDROWICE k/Bielska-Białej	494818N 0190007E	
EPBB*	BABIĘTA	534005N 0211517E	
EPBC	WARSZAWA - BABICE	521609N 0205426E	
EPBD*	BOREK	524030N 0152142E	
EPBE*	BEŁCHATÓW KAŁDUNY	512405N 0192242E	
EPBH*	BYDGOSZCZ BAZA LPR	531237N 0180606E	
EPBI*	BRZESKA WOLA	513627N 0210015E	
EPBK*	BIAŁYSTOK KRYWLANY	530605N 0231014E	
EPBM*	BIOMEDYCYNĄ POLSKA	505911N 0170315E	
EPBO*	BORSK	535704N 0175652E	
EPBR*	BARYT	510320N 0160045E	
EPBS*	ŚWIDNICA BEST	505017N 0163055E	
EPBT*	BUKOWINA TATRZAŃSKA	491937N 0200537E	
EPBW*	STARA WIEŚ	494323N 0220131E	
EPBX*	INBAP BIAŁA PODLASKA	520025N 0230509E	

OZNACZENIE INDICATOR	LOKALIZACJA LOCATION	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
EPBY*	BYDGOSZCZ	530548N 0175840E	
EPCD*	DEPUŁTYCZE KRÓLEWSKIE	510455N 0232615E	
EPCE**	CEWICE	542458N 0174548E	
EPCH*	HAJNÓWKA - CZYŻE	524702N 0232537E	
EPCM*	CZEMPIŃ	520954N 0164551E	
EPCP*	CLIP LOGISTYKA	522405N 0170630E	+48-61-200-2110
EPCT*	TUBĄDZIN	513857N 0183344E	
EPCW*	CZŁUCHÓW	534015N 0172048E	+48-59-307-0977
EPCY*	ŚWILCZA	500339N 0215522E	
EPCZ*	CZELADŹ	501823N 0190636E	
EPDA**	DARŁOWO	542417N 0162111E	
EPDB*	DEBRZNO	533128N 0171530E	
EPDE**	DĘBLIN	513304N 0215331E	
EPDJ*	WOŁOMIN DJCHEM	522143N 0211558E	
EPDK*	DĘBOWA KŁODA	513646N 0230026E	
EPDL*	DRIVELAND	515952N 0203009E	
EPDR*	DRAWSKO POMORSKIE	532829N 0154416E	
EPDS*	WITKÓW	504746N 0160655E	
EPDZ*	DZIERŻONIÓW	504447N 0163732E	
EPEK*	EŁK - MAKOSIEJE	534826N 0223227E	
EPEL*	ELBLĄG	540827N 0192524E	
EPFG*	KIEŁPIN	523718N 0151206E	
EPFP*	FOLWARK - PIASKI	522847N 0174606E	
EPFR*	WARSZAWA - FERRARI	520849N 0205913E	
EPFW*	WIŚNIEWSKI Sp. z o.o. S.K.A	494015N 0204106E	+48-18-447-7113

OZNACZENIE INDICATOR	LOKALIZACJA LOCATION	WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
EPGB*	GOŁUBIE	541151N 0180009E	
EPGD*	GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY	542239N 0182758E	
EPGE*	GIŻE	535900N 0222408E	
EPGH*	MAZURY HELIPAD	540206N 0214759E	
EPGI*	LISIE KĄTY k/Grudziądz	533128N 0185058E	
EPGL*	GLIWICE	501610N 0184022E	
EPGM*	GIŻYCKO - MAZURY RESIDENCE	540020N 0214917E	
EPGN*	GLINIANY LAS	510141N 0202411E	
EPGR*	GRYŻLINY	533629N 0202040E	
EPGU*	ULIM	524136N 0151259E	
EPGY*	GRĄDY	525013N 0214639E	
EPHC*	LARS HELICENTER	522601N 0170207E	
EPHK*	POLINAR KRAKÓW-DĄBIE	500319N 0195831E	
EPHN*	PRONAR - NAREW	525422N 0233244E	
EPHW*	STARA SZWALNIA	500251N 0215913E	
EPIN*	INOWROCŁAW	524823N 0181709E	
EPIR**	INOWROCŁAW	524943N 0181949E	
EPJD*	ROMKOWO	503646N 0191750E	
EPJE*	JEZIOROWSKIE	535430N 0221403E	
EPJG*	JELENIA GÓRA	505355N 0154709E	
EPJL*	LASZKI	500030N 0225506E	
EPJS*	JEŻÓW SUDECKI k/Jeleniej Góry	505639N 0154601E	
EPKA*	MASŁÓW k/Kielc	505349N 0204354E	
EPKB*	KAZIMIERZ BISKUPI	521909N 0181004E	
EPKC*	KRAKÓW - CZYŻYNY	500503N 0195928E	

OZNACZENIE INDICATOR	LOKALIZACJA LOCATION	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
EPKD*	KOŃSKIE - KOMASZYCE	511521N 0202822E	
EPKE*	KĘTRZYN	540259N 0212534E	
EPKG*	BAGICZ k/Kołobrzegu	541201N 0154103E	
EPKH*	KOSZALIN BAZA LPR	540301N 0161647E	
EPKI*	KIKITY	535859N 0205238E	
EPKK	KRAKÓW/Balice	500440N 0194705E	
EPKL*	KRASOCIN k/Włoszczowy	505354N 0200743E	
EPKM*	KATOWICE MUCHOWIEC	501418N 0190202E	
EPKN*	OPOLE/Kamień Śląski	503145N 0180507E	
EPKO*	KORNE	540747N 0175043E	
EPKP*	POBIEDNIK k/Krakowa	500511N 0201208E	
EPKR*	KROSNO	494040N 0214442E	
EPKS**	POZNAŃ/Kzesiny	521955N 0165800E	
EPKT	KATOWICE - PYRZOWICE	502827N 0190448E	EPKTYDYX
EPKU*	KUKAŁY	515231N 0210011E	
EPKW*	KANIÓW	495627N 0190115E	
EPKX*	KRAKÓW BAZA LPR	500122N 0200413E	
EPLA*	LUBLIN - LUBELLA	511323N 0223306E	
EPLB	LUBLIN	511425N 0224249E	EPLBYDYX
EPLD*	LDZAŃ	513523N 0191516E	
EPLI*	LINOWIEC	540029N 0183000E	
EPLK**	ŁASK	513304N 0191057E	
EPLL*	ŁÓDŹ	514319N 0192353E	
EPLR*	RADAWIEC k/Lublina	511324N 0222338E	
EPLS*	LESZNO	515006N 0163119E	

OZNACZENIE INDICATOR	LOKALIZACJA LOCATION	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
EPLU*	LUBIN	512523N 0161146E	
EPly**	ŁĘCZYCA	520018N 0190838E	
EPMA*	CHOCZNIA	495250N 0192800E	
EPMB**	MALBORK	540136N 0190808E	
EPMG*	MRAĞOWO	534929N 0211906E	
EPMI**	MIROSLAWIEC	532342N 0160458E	
EPMK*	KOŚCIELECZKI	540334N 0190022E	
EPML*	MIELEC	501920N 0212744E	
EPMM**	MIŃSK MAZOWIECKI	521144N 0213921E	
EPMN*	DOM WESELNY MONIKA	502208N 0202031E	+48-41-334-0587
EPMO	WARSZAWA/Modlin	522704N 0203907E	EPMOYDYX
EPMP*	BLACHDOM PLUS MAKÓW PODHALAŃSKI	494319N 0194145E	
EPMR*	MIROSLAWICE	505733N 0164613E	
EPMW*	MASPEX - WADOWICE	495310N 0193029E	
EPMX*	MILEWO	524000N 0202543E	
EPMY*	MYŚLIBÓRZ - GIŻYN	525629N 0150147E	
EPNA*	NADARZYCE	532718N 0162924E	
EPNB*	NIEBORÓW 2	520356N 0200151E	
EPNC*	CHRCYNNO	523426N 0205218E	
EPND*	NOWA DĘBA	502525N 0214749E	
EPNG*	GRÓDEK NAD DUNAJCEM 2	494429N 0204321E	
EPNI*	NIEGOWONICZKI	502223N 0192514E	
EPNK*	SKIERNIEWICE - TRZCIANNA	515540N 0201554E	
EPNL*	ŁOSOSINA DOLNA k/Nowego Sącza	494443N 0203724E	
EPNM*	NOWE MIASTO	513738N 0203207E	

OZNACZENIE INDICATOR	LOKALIZACJA LOCATION	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
EPNT*	NOWY TARG	492744N 0200308E	
EPOB*	OBORNIKI SŁONAWY	524001N 0164626E	
EPOD*	DAJTKI k/Olsztyna	534623N 0202454E	
EPOK**	OKSYWIE	543447N 0183102E	
EPOM*	MICHAŁKÓW k/Ostrowa Wlkp.	514209N 0175049E	
EPOP*	POLSKA NOWA WIEŚ k/Opola	503800N 0174654E	
EPPA*	PAWŁOWICZKI	501441N 0180125E	
EPPB*	POZNAŃ - BEDNARY	523210N 0171251E	
EPPD*	PRZYWIDZ - KATARYNKI	541256N 0182021E	
EPPE*	BP-2	495917N 0220350E	+48-17-742-1793
EPPG*	KĄKOLEWO	521406N 0161428E	
EPPI*	PIŁA	531011N 0164238E	
EPPJ*	PIJANÓW	510144N 0200917E	
EPPK*	POZNAŃ/Kobylnica	522602N 0170238E	
EPPL*	PŁOCK	523343N 0194311E	
EPPM*	PIŁA - MOTYLEWO	530631N 0164540E	
EPPN*	PŁOŃSK - KĘPA	524325N 0202512E	
EPPO*	POZNAŃ/Ławica	522516N 0164935E	
EPPR**	PRUSZCZ GDAŃSKI	541453N 0184016E	
EPPS*	ŚMIŁOWO	530842N 0165255E	
EPPT*	PIOTRKÓW TRYBUNALSKI	512257N 0194119E	
EPPW**	POWIDZ	522245N 0175108E	
EPY*	PSZCZYNA	500024N 0185743E	
EPPZ*	PRZASNYSZ	530036N 0205560E	
EPRA*	WARSZAWA - RADOM	512320N 0211242E	

OZNACZENIE INDICATOR	LOKALIZACJA LOCATION	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
EPRC*	KONIN - RUMIN	521211N 0181101E	+48-63-241-6371
EPRD*	MAZURY AIR CAMP	540801N 0213555E	
EPRG*	GOTARTOWICE k/Rybnika	500414N 0183744E	
EPRJ*	RZESZÓW	500615N 0220249E	
EPRK*	RAJSKIE	491859N 0222938E	
EPRO*	PISZ - ROSTKI	534220N 0215354E	
EPRP*	PIASTÓW k/Radomia	512844N 0210636E	
EPRS*	SOCHACZEW - RYBNO	521431N 0200737E	
EPRT*	BMW MARKI	522152N 0210830E	
EPRU*	RUDNIKI k/Częstochowy	505305N 0191211E	
EPRY*	BLACHDOM PLUS RYBARZOWICE	494437N 0190605E	
EPRZ*	RZESZÓW - JASIONKA	500636N 0220108E	
EPSA*	SANOK - BAZA	493433N 0221208E	
EPSB*	WIĄZOWNA	521056N 0211721E	
EPSC*	SZCZECIN/Goleniów	533505N 0145408E	
EPSD*	SZCZECIN DĄBIE	532327N 0143756E	
EPSI*	SIERADZ	513208N 0184805E	
EPSJ*	SOBIENIE	515709N 0212109E	
EPSK*	KRĘPA k/Słupska	542434N 0170546E	
EPSL*	ŚWIDNIK k/LUBLINA	511355N 0224125E	
EPSN**	ŚWIDWIN	534726N 0154935E	
EPSO*	ŁAŃCUT - ROS-SWEET	500515N 0221344E	
EPSP*	SIERAKÓW - LUTOMEK	523630N 0160919E	+48-61-102-1179
EPSS*	ŚWIDNICA - KRZCZONÓW	504902N 0163456E	
EPST*	TURBIA k/Stalowej Woli	503735N 0215956E	

OZNACZENIE INDICATOR	LOKALIZACJA LOCATION	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
EPSU*	SUWAŁKI	540427N 0225337E	
EPSW*	ŚWIDNIK	511352N 0224148E	
EPSX*	SADY KOLONIA	512728N 0204047E	
EPSY*	OLSZTYN - MAZURY	532855N 0205616E	
EPSZ*	ZAGŁOBA - SOKPOL KONCENTRATY	511326N 0215144E	
EPTL*	TELEŚNICA	492238N 0223035E	
EPTM**	TOMASZÓW MAZOWIECKI	513504N 0200550E	
EPTN*	TRZEBICZ NOWY	524759N 0154750E	
EPTO*	TORUŃ	530145N 0183245E	
EPTR*	MAZURY - RYDZEWO	535809N 0214651E	
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 ŁASKI	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	

OZNACZENIE INDICATOR	LOKALIZACJA LOCATION	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	KONTAKT CONTACT
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	

* Na tym lotnisku brak terminala sieci AFTN obsługiwanego przez zarządzającego lotniskiem kontrolowanym albo brak sieci AFTN na lotnisku/ładowisku, na którym nie jest zapewniana służba ATC. Adresy AFTN dla organów ATC na lotniskach kontrolowanych - patrz GEN 3.3. / There is no AFTN terminal operated by the controlled aerodrome administration at this aerodrome or there is no AFTN at an aerodrome/airfield where ATC service is not provided. See GEN 3.3 for AFTN addresses for ATC authorities at controlled aerodromes.

** Wskaźnik lokalizacji nadany dla lotniska wojskowego. / Location indicator assigned for a military aerodrome.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

odlotowych VFR. Jest to mapa topograficzna zawierająca informacje istotne dla lotów z widocznością.

16 Mapy dodatkowe

Dodatkowo w AIP Polska znajdują się następujące załączniki graficzne:

- Sektory AIRMET,
- Regiony nastawiania wysokościomierzy,
- Lekkie sondy balonowe IMGW,
- Lekkie sondy balonowe wojskowe,
- Strefy zrzutu paliwa,
- Znaczące punkty nawigacyjne Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa,
- Granica Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa,
- Sektory ACC - Drogi nawigacji obszarowej,
- Strefy zakazane,
- Strefy ograniczone,
- Strefy niebezpieczne,
- Rejony działalności lotniczej – loty samolotowe, szybowcowe, balonowe, skoki spadochronowe,
- Rejony działalności lotniczej – loty paralotniowe lub paralotniowe z napędem,
- Strefy czasowo wydzielone (TSA),
- Strefy czasowo rezerwowane (TRA),
- Trasy lotnictwa wojskowego (MRT),
- Punkty krytyczne,
- Mapa Lotniska - Rejony odpowiedzialności,
- Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków.

16 Supplementary Charts

In addition, AIP Poland contains the following graphical Appendix:

- AIRMET sectors,
- Altimeter setting regions,
- IMWM Light Radiosonde Balloons,
- Military Light Radiosonde Balloons,
- Fuel Dropping Areas,
- Baltic FRA Significant Points within FIR Warszawa,
- Baltic FRA Boundary within FIR Warszawa,
- ACC Sectors - RNAV Routes,
- Prohibited Areas,
- Restricted Areas,
- Danger Areas,
- Areas of aerial activities – aeroplane, glider, balloon flights, parachute jumping,
- Areas of aerial activities – paraglider or powered paragliding flights,
- Temporary Segregated Areas (TSAs),
- Temporary Reserved Areas (TRAs),
- Military Routes (MRT),
- Hot Spots,
- Aerodrome Chart - Areas of Responsibility,
- Bird concentrations.

5 WYKAZ DOSTĘPNYCH MAP LOTNICZYCH

5 LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
Aerodrome Chart - ICAO			
1: 15 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 2-1	12 JUN 2025
1: 15 000	Gdańsk Lech Walesa	AD 2 EPGD 2-1	02 OCT 2025
1: 15 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Katowice - Pyrzowice	AD 2 EPKT 2-1	10 JUL 2025
1: 15 000	Lublin	AD 2 EPLB 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Łódź	AD 2 EPLL 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warszawa/Modlin	AD 2 EPMO 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Poznań - Ławica	AD 2 EPPO 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warszawa - Radom	AD 2 EPRA 2-1	12 JUN 2025
1: 20 000	Rzeszów - Jasionka	AD 2 EPRZ 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Szczecin - Goleniów	AD 2 EPSC 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Olsztyn - Mazury	AD 2 EPSY 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 2-1	04 SEP 2025
1: 15 000	Wrocław - Strachowice	AD 2 EPWR 2-1	17 APR 2025
1: 15 000	Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPZG 2-1	17 APR 2025
Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO			
	Bydgoszcz:		
1: 5 000	APRONS 1, 2, 4, TWY E1, E3	AD 2 EPBY 4-1	12 JUN 2025
1: 5 000	TWY E2	AD 2 EPBY 4-3	17 APR 2025
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 5 000	APRONS 1, 2, 3	AD 2 EPGD 4-1	02 OCT 2025
1: 5 000	APRON 5	AD 2 EPGD 4-3	02 OCT 2025
1: 5 000	APRONS 6,7,8	AD 2 EPGD 4-5	02 OCT 2025
	Kraków - Balice:		
1: 5 000	APRON	AD 2 EPKK 4-1	17 APR 2025
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 5 000	APRONS 1, 6	AD 2 EPKT 4-1	10 JUL 2025
1: 5 000	APRONS 2, 3	AD 2 EPKT 4-3	10 JUL 2025
	Poznań - Ławica:		
1: 5 000	APRON 1	AD 2 EPPO 4-1	17 APR 2025
1: 5 000	APRONS 2, 3	AD 2 EPPO 4-3	17 APR 2025
	Warszawa-Radom:		
1: 5 000	APRONS 1, 2 (DE-ICING)	AD 2 EPRA 4-1	12 JUN 2025
	Warsaw Chopin Airport:		
1: 5 000	APRONS 1, 7A, 7B, 9	AD 2 EPWA 4-1	17 APR 2025

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 5 000	APRONS 3, 5A, 5B, 5C	AD 2 EPWA 4-3	17 APR 2025
1: 5 000	CARGO APRON, APRONS 12, 13	AD 2 EPWA 4-5	17 APR 2025
1: 5 000	APRON 10	AD 2 EPWA 4-7	17 APR 2025
1: 5 000	MILITARY APRON, APRON 9	AD 2 EPWA 4-9	17 APR 2025
1: 5 000	APRON 2	AD 2 EPWA 4-11	17 APR 2025
Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO			
1: 15 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 5-1	12 JUN 2025
1: 15 000	Katowice - Pyrzowice	AD 2 EPKT 5-1	10 JUL 2025
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 5-1	17 APR 2025
	Taxiways for A380-800, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY		
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A			
1: 15 000	Bydgoszcz RWY 08/26	AD 2 EPBY 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 11/29	AD 2 EPGD 6-1	02 OCT 2025
1: 20 000	Kraków - Balice RWY 07/25	AD 2 EPKK 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Katowice - Pyrzowice RWY 08/26	AD 2 EPKT 6-1	17 APR 2025
1: 20 000	Lublin RWY 07/25	AD 2 EPLB 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Łódź RWY 07/25	AD 2 EPLL 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warszawa/Modlin RWY 08/26	AD 2 EPMO 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Poznań - Ławica RWY 10/28	AD 2 EPPO 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warszawa - Radom RWY 07/25	AD 2 EPRA 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Rzeszów - Jasionka RWY 09/27	AD 2 EPRZ 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Szczecin - Goleniów RWY 13/31	AD 2 EPSC 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Olsztyn - Mazury RWY 01/19	AD 2 EPSY 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport RWY 11/29	AD 2 EPWA 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport RWY 15/33	AD 2 EPWA 6-3	17 APR 2025
1: 15 000	Wrocław - Strachowice RWY 11/29	AD 2 EPWR 6-1	17 APR 2025
1: 15 000	Zielona Góra - Babimost RWY 06/24	AD 2 EPZG 6-1	17 APR 2025
Precision Approach Terrain Chart - ICAO			
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 5 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 29	AD 2 EPGD 7-1	02 OCT 2025
	Kraków - Balice:		
1: 5 000	Kraków - Balice RWY 25	AD 2 EPKK 7-1	17 APR 2025
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 2 500	Katowice - Pyrzowice RWY 26	AD 2 EPKT 7-1	17 APR 2025
	Lublin:		
1: 2 500	Lublin RWY 25	AD 2 EPLB 7-1	17 APR 2025
	Warszawa/Modlin:		

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 2 500	Warszawa/Modlin RWY 08	AD 2 EPMO 7-1	17 APR 2025
	Poznań - Ławica:		
1: 2 500	Poznań - Ławica RWY 28	AD 2 EPP0 7-1	17 APR 2025
	Rzeszów - Jasionka:		
1: 2 500	Rzeszów - Jasionka	AD 2 EPRZ 7-1	17 APR 2025
	Olsztyn - Mazury:		
1: 2 500	Olsztyn - Mazury RWY 01	AD 2 EPSY 7-1	17 APR 2025
	Warsaw Chopin Airport:		
1: 5 000	Warsaw Chopin Airport RWY 11	AD 2 EPWA 7-1	17 APR 2025
1: 2 500	Warsaw Chopin Airport RWY 33	AD 2 EPWA 7-3	17 APR 2025
	Wrocław - Strachowice:		
1: 2 500	Wrocław - Strachowice RWY 29	AD 2 EPWR 7-1	17 APR 2025
Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO			
	Bydgoszcz:		
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 08	AD 2 EPBY 8-1	17 APR 2025
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 26	AD 2 EPBY 8-3	17 APR 2025
1: 500 000	Bydgoszcz RNP RWY 08	AD 2 EPBY 8-5	17 APR 2025
1: 500 000	Bydgoszcz RNP RWY 26	AD 2 EPBY 8-7	17 APR 2025
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 11	AD 2 EPGD 8-1	02 OCT 2025
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 29	AD 2 EPGD 8-5	02 OCT 2025
	Kraków - Balice:		
1: 750 000	Kraków - Balice RNAV RWY 07	AD 2 EPKK 8-1	17 APR 2025
1: 750 000	Kraków - Balice RNAV RWY 25	AD 2 EPKK 8-5	17 APR 2025
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 08	AD 2 EPKT 8-1	10 JUL 2025
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 26	AD 2 EPKT 8-5	10 JUL 2025
	Lublin:		
1: 500 000	Lublin RNP RWY 07	AD 2 EPLB 8-1	17 APR 2025
1: 500 000	Lublin RNP RWY 25	AD 2 EPLB 8-5	17 APR 2025
	Łódź:		
1: 500 000	Łódź RNP RWY 07	AD 2 EPLL 8-1	17 APR 2025
1: 500 000	Łódź RNP RWY 25	AD 2 EPLL 8-5	17 APR 2025
1: 500 000	Łódź RNP RWY 25	AD 2 EPLL 8-9	17 APR 2025
	Warszawa/Modlin:		
1: 750 000	Warszawa/Modlin RNAV RWY 08	AD 2 EPMO 8-1	17 APR 2025
1: 750 000	Warszawa/Modlin RNAV RWY 26	AD 2 EPMO 8-5	17 APR 2025

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
	Poznań - Ławica:		
1: 750 000	Poznań - Ławica RNAV RWY 10	AD 2 EPPO 8-1	17 APR 2025
1: 750 000	Poznań - Ławica RNAV RWY 28	AD 2 EPPO 8-5	17 APR 2025
	Warszawa - Radom:		
1: 750 000	Warszawa - Radom RNP RWY 07	AD 2 EPRA 8-1	12 JUN 2025
1: 750 000	Warszawa - Radom RNP RWY 25	AD 2 EPRA 8-5	12 JUN 2025
	Rzeszów - Jasionka:		
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka RNP RWY 09	AD 2 EPRZ 8-1	17 APR 2025
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka RNP RWY 27	AD 2 EPRZ 8-5	17 APR 2025
	Szczecin - Goleniów:		
1: 500 000	Szczecin - Goleniów RNP RWY 13	AD 2 EPSC 8-1	17 APR 2025
1: 500 000	Szczecin - Goleniów RNP RWY 31	AD 2 EPSC 8-5	17 APR 2025
	Olsztyn - Mazury:		
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RNP RWY 01	AD 2 EPSY 8-1	10 JUL 2025
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RNP RWY 19	AD 2 EPSY 8-3	02 OCT 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	02 OCT 2025
1: 1 000 000	TMA GDAŃSK	ENR 6.2-5	02 OCT 2025
1: 1 000 000	TMA KRAKÓW	ENR 6.2-7	02 OCT 2025
1: 500 000	TMA LUBLIN	ENR 6.2-9	02 OCT 2025
1: 1 000 000	TMA POZNAŃ	ENR 6.2-11	02 OCT 2025
1: 500 000	TMA RADOM	ENR 6.2-13	17 APR 2025
1: 500 000	TMA RZESZÓW	ENR 6.2-15	02 OCT 2025
1: 500 000	TMA SZCZECIN	ENR 6.2-17	02 OCT 2025
1: 500 000	TMA OLSZTYN	ENR 6.2-19	02 OCT 2025
1: 1 000 000	TMA WARSZAWA	ENR 6.2-21	02 OCT 2025
1: 500 000	TMA ŁÓDŹ	AD 2 EPLL 9-1	02 OCT 2025
Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO			

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
	Bydgoszcz:		
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 08/26	AD 2 EPBY 10-1	17 APR 2025
1: 500 000	Bydgoszcz RNP RWY 08	AD 2 EPBY 10-3	17 APR 2025
1: 500 000	Bydgoszcz RNP RWY 26	AD 2 EPBY 10-5	17 APR 2025
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 11	AD 2 EPGD 10-1	02 OCT 2025
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 29	AD 2 EPGD 10-5	02 OCT 2025
	Kraków - Balice:		
1: 750 000	Kraków - Balice RNAV RWY 07	AD 2 EPKK 10-1	17 APR 2025
1: 750 000	Kraków - Balice RNAV RWY 25	AD 2 EPKK 10-7	17 APR 2025
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 08	AD 2 EPKT 10-1	10 JUL 2025
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 26	AD 2 EPKT 10-5	10 JUL 2025
	Lublin:		
1: 500 000	Lublin RWY 07/25	AD 2 EPLB 10-1	17 APR 2025
1: 500 000	Lublin RNP RWY 07	AD 2 EPLB 10-3	17 APR 2025
1: 500 000	Lublin RNP RWY 25	AD 2 EPLB 10-7	17 APR 2025
	Łódź:		
1: 500 000	Łódź RNP RWY 07	AD 2 EPLL 10-1	17 APR 2025
1: 500 000	Łódź RNP RWY 25	AD 2 EPLL 10-5	17 APR 2025
	Warszawa/Modlin:		
1: 750 000	Warszawa/Modlin RNAV RWY 08	AD 2 EPMO 10-1	17 APR 2025
1: 750 000	Warszawa/Modlin RNAV RWY 26	AD 2 EPMO 10-5	17 APR 2025
	Poznań - Ławica:		
1: 500 000	Poznań - Ławica RWY 28	AD 2 EPPO 10-1	17 APR 2025
1: 750 000	Poznań - Ławica RNAV RWY 10	AD 2 EPPO 10-3	17 APR 2025
1: 750 000	Poznań - Ławica RNAV RWY 28	AD 2 EPPO 10-7	17 APR 2025
	Warszawa - Radom:		
1: 750 000	Warszawa - Radom RNP RWY 07	AD 2 EPRA 10-1	12 JUN 2025
1: 750 000	Warszawa - Radom RNP RWY 25	AD 2 EPRA 10-5	12 JUN 2025
	Rzeszów - Jasionka:		
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka RNP RWY 09	AD 2 EPRZ 10-1	17 APR 2025
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka RNP RWY 27	AD 2 EPRZ 10-5	17 APR 2025
	Szczecin - Goleniów:		
1: 500 000	Szczecin - Goleniów RNP RWY 13	AD 2 EPSC 10-1	17 APR 2025
1: 500 000	Szczecin - Goleniów RNP RWY 31	AD 2 EPSC 10-5	17 APR 2025

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
	Olsztyn - Mazury:		
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RNP RWY 01	AD 2 EPSY 10-1	10 JUL 2025
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RNP RWY 19	AD 2 EPSY 10-3	10 JUL 2025
	Warsaw Chopin Airport:		
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 11	AD 2 EPWA 10-1	10 JUL 2025
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 15	AD 2 EPWA 10-5	10 JUL 2025
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 29	AD 2 EPWA 10-9	10 JUL 2025
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 33	AD 2 EPWA 10-13	10 JUL 2025
	Wrocław - Strachowice:		
1: 750 000	Wrocław - Strachowice RNAV RWY 11	AD 2 EPWR 10-1	17 APR 2025
1: 750 000	Wrocław - Strachowice RNAV RWY 29	AD 2 EPWR 10-5	17 APR 2025
	Zielona Góra - Babimost:		
1: 500 000	Zielona Góra - Babimost RWY 06/24	AD 2 EPZG 10-1	17 APR 2025
1: 500 000	Zielona Góra - Babimost RNP RWY 06/24	AD 2 EPZG 10-3	17 APR 2025
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO			
1: 1 000 000	TMA GDAŃSK	ENR 6.3.1-1	02 OCT 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	02 OCT 2025
1: 500 000	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-3	02 OCT 2025
1: 500 000	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-5	02 OCT 2025
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-7	02 OCT 2025
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-11	02 OCT 2025

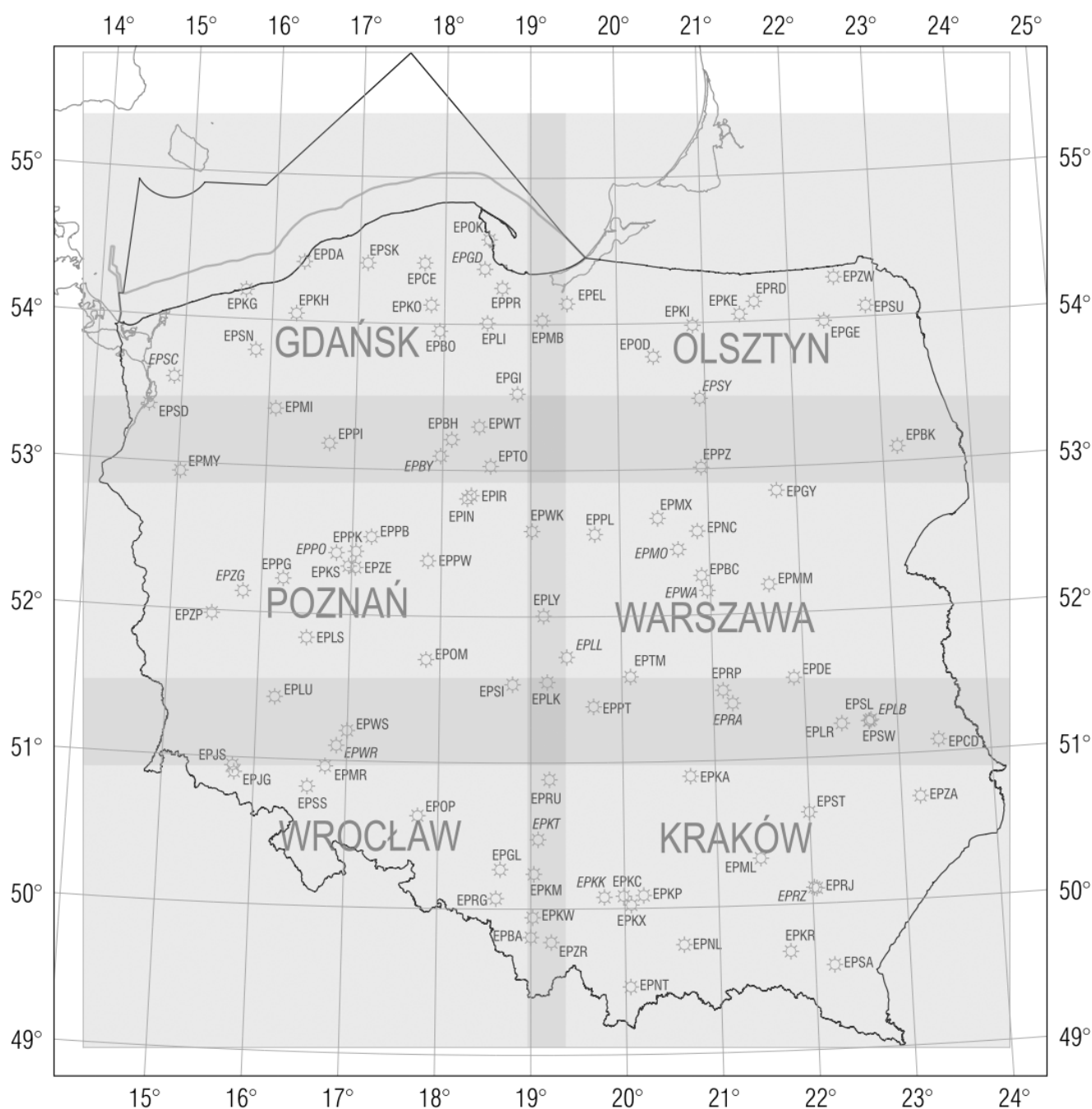
TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
	Kraków - Balice:		
1: 250 000	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	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	RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-13	17 APR 2025
	Warszawa - Radom:		
1: 250 000	ILS RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-1	04 SEP 2025
1: 500 000	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-3	04 SEP 2025
1: 250 000	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-5	04 SEP 2025
1: 250 000	NDB z RWY 25 (CAT A/B) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 12-7	04 SEP 2025
1: 250 000	NDB y RWY 25 (CAT A/B) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 12-9	04 SEP 2025
1: 250 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-11	04 SEP 2025
1: 250 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-15	04 SEP 2025
1: 250 000	PAR RWY 07 (CAT A/B/C/D/E) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 12-19	04 SEP 2025
1: 250 000	PAR RWY 25 (CAT A/B/C/D/E) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 12-21	04 SEP 2025
	Rzeszów - Jasionka:		
1: 500 000	ILS z CAT II RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 12-1	12 JUN 2025
1: 500 000	ILS y CAT II or LOC y RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 09 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 09 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 12-9	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 12-13	17 APR 2025
	Szczecin - Goleniów:		
1: 250 000	ILS or LOC RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 13 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 13 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-11	17 APR 2025
	Olsztyn - Mazury:		
1: 500 000	ILS z CAT II or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	ILS y CAT II or LOC y RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	VOR z RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	VOR y RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-9	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-11	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-15	17 APR 2025
	Warsaw Chopin Airport:		
1: 500 000	ILS z CAT II or LOC z RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	ILS y CAT II RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	ILS z CAT II & III or LOC z RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	ILS y CAT II & III RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	ILS x CAT II & III or LOC x RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-9	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-11	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 15 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-13	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-15	17 APR 2025

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 500 000	VOR RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-17	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-19	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 15 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-23	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-27	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-31	17 APR 2025
	Wrocław - Strachowice:		
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	VOR z RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	VOR y RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-9	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	02 OCT 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 Wałęsa	AD 2 EPGD 13-1	02 OCT 2025
1: 500 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 13-1	02 OCT 2025
1: 500 000	Katowice - Pyrzowice	AD 2 EPKT 13-1	04 SEP 2025
1: 500 000	Warszawa/Modlin	AD 2 EPMO 13-3	17 APR 2025

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Punkty krytyczne/Hot Spots 1: 5 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 4-3	17 APR 2025
Mapa Lotniska - Rejony odpowiedzialności/ Aerodrome Chart - Areas of Responsibility			
1: 15 000	Gdańsk Lech Walesa	AD 2 EPGD 3-1	02 OCT 2025
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 3-1	04 SEP 2025
1: 15 000	Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPZG 3-1	17 APR 2025
Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków/ Bird concentrations	Olsztyn - Mazury	AD 2 EPSY 14-1	17 APR 2025
Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków/ Bird concentrations	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 14-1	17 APR 2025

6 INDEX TO THE AERONAUTICAL CHART OF POLAND – ICAO 1: 500 000



7 TOPOGRAPHICAL CHARTS

The Polish Air Navigation Services Agency does not sell topographical charts.

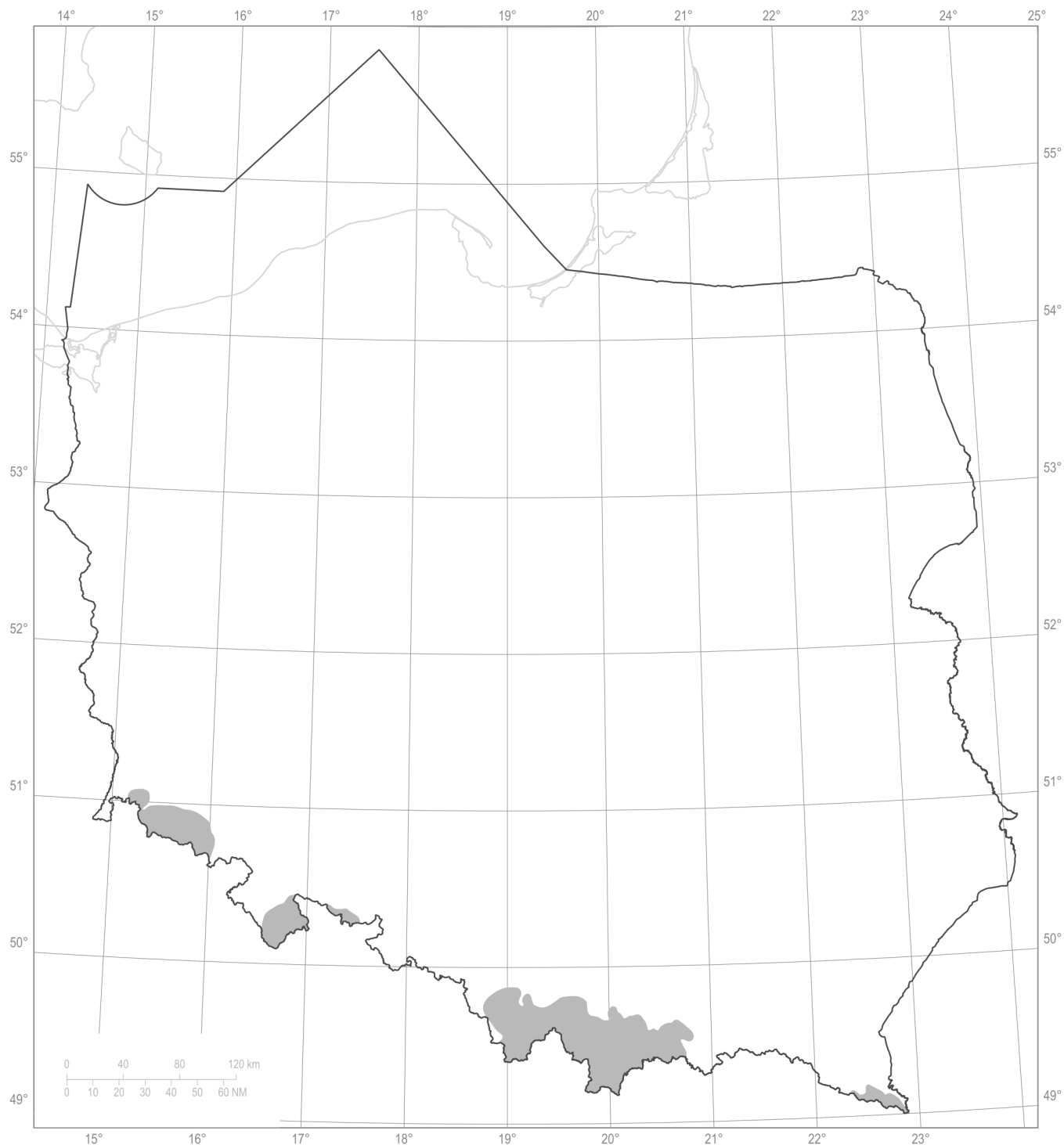
8 CORRECTIONS TO CHARTS NOT CONTAINED IN THE AIP

Chart not incorporated into the AIP is Aeronautical Chart of Poland (1: 500 000) which include the whole FIR Warszawa. Therefore, corrections shall be followed on the cover page to the AIP Amendment and on exchanged pages of a given Amendment.

żegluga powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom II. Jest to obszar o zmiennym profilu terenu, gdzie różnica elewacji terenu przekracza 900 m (3000 ft) na odległości 18,5 km (10 NM). W terenie górzystym stosowane jest minimalne przewyższenie nad przeszkodami powiększone o 100% wartości standardowej wymaganej w danej fazie lotu IFR.

- Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations, Vol. II. A mountainous area is an area of changing terrain profile where the changes of terrain elevation exceed 900 m (3000 ft) within a distance of 18.5 km (10 NM). In mountainous areas the value of the minimum obstacle clearance is the standard minimum obstacle clearance required for a particular phase of IFR flight increased by 100%.

TEREN GÓRZYSTY MOUNTAINOUS AREAS



6 WYKAZ ADRESÓW ORGANÓW ATS

6 ATS UNITS ADDRESSES LIST

NAZWA JEDNOSTKI UNIT NAME	ADRES POCZTOWY POSTAL ADDRESS	TELEFON/FAKS/AFS PHONE/FAX/AFS	
BYDGOSZCZ TWR	Patrz/See AD 2 - EPBY	Tel./Phone:	+48-52-365-4900
		Faks:/Fax:	+48-52-365-4902
		AFS:	EPBYZTZX
BYDGOSZCZ INFORMACJA / BYDGOSZCZ INFORMATION	Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. Służba Żeglugi Powietrznej ul. Paderewskiego 1 86-005 Białe Błota	Tel./Phone:	+48-52-365-4900
		Faks:/Fax:	+48-52-365-4619
GDAŃSK APP	Patrz/See AD 2 - EPGD	Tel./Phone:	+48-58-340-7478, +48-81-452-7478 +48-88-574-7472
		Faks:/Fax:	+48-58-340-7479, +48-81-452-7479
		AFS:	EPGDZAZX
GDAŃSK TWR	Patrz/See AD 2 - EPGD	Tel./Phone:	+48-58-340-7462, +48-81-452-7462
		Faks:/Fax:	+48-58-340-7469, +48-81-452-7469
		AFS:	EPGDZTZX
KATOWICE TWR	Patrz/See AD 2 - EPKT	Tel./Phone:	+48-32-392-7861, +48-81-452-7861
		Faks:/Fax:	+48-32-284-5540
		AFS:	EPKTZTZX
KRAKÓW APP	Patrz/See AD 2 - EPKK	Tel./Phone:	KRAKÓW APP podstawowy/KRAKÓW APP main +48-22-574-7570, +48-81-452-7570 KRAKÓW APP dodatkowy/KRAKÓW APP standby +48-22-574-7891, +48-81-452-7891
		AFS:	EPKKZAZX
KRAKÓW TWR	Patrz/See AD 2 - EPKK	Tel./Phone:	+48-12-639-7562, +48-22-574-7562, +48-81-452-7562
		Faks:/Fax:	+48-12-411-5007
		AFS:	EPKKZTZX
LUBLIN TWR	Patrz/See AD 2 - EPLB	Tel./Phone:	+48-81-458-1303
		Faks:/Fax:	+48-22-574-7741, +48-81-452-7741
		AFS:	EPLBZTZX
ŁÓDŹ TWR	Patrz/See AD 2 - EPLL	Tel./Phone:	+48-42-685-7262, +48-81-452-7262, +48-22-574-7262, +48-42-687-0701
		Faks:/Fax:	+48-42-640-4163
		AFS:	EPLLZTZX
MAZURY TWR	Patrz/See AD 2 - EPSY	Tel./Phone:	+48-89-544-3416
		AFS:	EPSYZTZX
MODLIN TWR	Patrz/See AD 2 - EPMO	Tel./Phone:	+48-22-574-5518, +48-81-452-5518, +48-22-574-5519, +48-81-452-5519
		Faks:/Fax:	+48-22-574-5527, +48-81-452-5527
		AFS:	EPMOZTZX
POZNAŃ APP	Patrz/See AD 2 - EPPO	Tel./Phone:	POZNAŃ APP Północ/POZNAŃ APP North +48-61-896-7355, +48-81-452-7355, +48-61-896-7391, +48-81-452-7391 POZNAŃ APP Południe/POZNAŃ APP South +48-61-896-7356, +48-81-452-7356, +48-61-896-7392, +48-81-452-7392
		Faks:/Fax:	+48-61-896-7379, +48-81-452-7379
		AFS:	EPPOZAZX
POZNAŃ TWR	Patrz/See AD 2 - EPPO	Tel./Phone:	+48-61-896-7361, +48-81-452-7361

NAZWA JEDNOSTKI UNIT NAME	ADRES POCZTOWY POSTAL ADDRESS	TELEFON/FAKS/AFS PHONE/FAX/AFS	
		Faks:/Fax:	+48-61-847-2337
		AFS:	EPPOZTX
RADOM TWR	Patrz/See AD 2 - EPRA	Tel.:/Phone:	+48-22-574-7976
		AFS:	EPRAZTX
RZESZÓW TWR	Patrz/See AD 2 - EPRZ	Tel.:/Phone:	+48-17-859-0842, +48-17-852-0081 wew./ext. 652, 655, +48-22-574-7661, +48-81-452-7661
		Faks:/Fax:	+48-17-862-2999
		AFS:	EPRZZTX
SZCZECIN TWR	Patrz/See AD 2 - EPSC	Tel.:/Phone:	+48-91-469-7933, +48-81-452-7933, +48-91-469-7943, +48-81-452-7943 +48-91-469-7961, +48-81-452-7961
		Faks:/Fax:	+48-91-418-0299
		AFS:	EPSCZTX
WARSZAWA ACC	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej Polish Air Navigation Services Agency ul. Wieżowa 8 02-147 Warszawa	Tel.:/Phone:	Supervisor: +48-22-574-5542, +48-81-452-5542, +48-22-574-5543, +48-81-452-5543, +48-22-574-7000, +48-81-452-7000 Senior Kontroler ACC/ACC Senior Controller: +48-22-574-7029, +48-81-452-7029
		Faks:/Fax:	+48-22-574-5539, +48-81-452-5539
		AFS:	EPWWZQZX
WARSZAWA APP	Patrz/See WARSZAWA ACC	Tel. (główny):/ Phone (main):	+48-22-574-5552, +48-81-452-5552
		Tel. (zapasowy):/ Phone (standby):	+48-22-574-7030, +48-81-452-7030
		Faks:/Fax:	+48-22-574-5559, +48-81-452-5559
		AFS:	EPWAZZX
WARSZAWA TWR	Patrz/See WARSZAWA ACC	Tel.:/Phone:	Supervisor: +48-22-574-5562, +48-81-452-5562, +48-22-574-5563, +48-81-452-5563
		Faks:/Fax:	+48-22-574-5569, +48-81-452-5569
		AFS:	EPWAZTX
WROCŁAW TWR	Patrz/See AD 2 - EPWR	Tel.:/Phone:	+48-71-323-4861, +48-81-452-4861, +48-71-358-1371
		AFS:	EPWRZTX
ZIELONA GÓRA TWR	Patrz/See AD 2 - EPZG	Tel.:/Phone:	+48-22-574-7705, +48-81-452-7705
		AFS:	EPZGZTX
FIS WARSZAWA	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej/ Polish Air Navigation Services Agency Regionalny Zespół Informacji Powietrznej Warszawa ul. Wieżowa 8 02-147 Warszawa	Tel.:/Phone:	+48-22-574-5585, +48-22-574-5588, +48-81-452-5588
		E-mail:	fis.warszawa@pansa.pl
		AFS:	EPWAZIF

NAZWA JEDNOSTKI UNIT NAME	ADRES POCZTOWY POSTAL ADDRESS	TELEFON/FAKS/AFS PHONE/FAX/AFS	
FIS KRAKÓW	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej/ Polish Air Navigation Services Agency Regionalny Zespół Informacji Powietrznej Kraków ul. Kpt. M. Medweckiego 1 32-083 Balice	Tel./Phone:	+48-22-574-7585, +48-12-639-7585, +48-81-452-7585
		E-mail:	fis.krakow@pansa.pl
		AFS:	EPKKZIZF
FIS POZNAŃ	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej/ Polish Air Navigation Services Agency Regionalny Zespół Informacji Powietrznej Poznań 60-978 Poznań skr. poczt. 023	Tel./Phone:	+48-22-574-7385, +48-61-896-7385, +48-81-452-7585
		E-mail:	fis.poznan@pansa.pl
		AFS:	EPPOZIZF
FIS GDAŃSK	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej/ Polish Air Navigation Services Agency Regionalny Zespół Informacji Powietrznej Gdańsk ul. Słowackiego 196 80-298 Gdańsk	Tel./Phone:	EAST: +48-22-574-7485, +48-81-452-7485 WEST: +48-22-574-7495, +48-81-452-7495
		E-mail:	fis.gdansk@pansa.pl
		AFS:	EPGDZIZF

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 BALONY WYKORZYSTYWANE DO PRZEMYTU TOWARÓW/ BALLOONS USED FOR SMUGGLING GOODS	ENR 5.3.1 - 4
4 STREFY ZRZUTU PALIWA/ FUEL DROPPING AREAS	ENR 5.3.1 - 4
4.3/	
4.3	ENR 5.3.1 - 1
4.4/	
4.4	ENR 5.3.1 - 1
5 LOTY BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH (UAV)/ UNMANNED AERIAL VEHICLE (UAV) ACTIVITY	ENR 5.3.1 - 5
5.1 Słownik pojęć/ Glossary	ENR 5.3.1 - 5
5.2 Zasady wykonywania operacji przy użyciu UAS w polskiej przestrzeni powietrznej/ Rules of performing operations using UAS within Polish airspace	ENR 5.3.1 - 5
5.3 Rodzaje stref geograficznych dla UAS w polskiej przestrzeni powietrznej/ Types of UAS geographical zones within Polish airspace	ENR 5.3.1 - 7
5.4 Orientacyjne zasady konwersji struktur przestrzeni powietrznej na strefy geograficzne/ Rules for conversion of airspace structures into geographical zones	ENR 5.3.1 - 8
ENR 5.3.2 INNE POTENCJALNE ZAGROŻENIA/ OTHER POTENTIAL HAZARDS	ENR 5.3.2 - 1
1 STREFY ZAGROŻENIA WYBUCEM NAD TŁOCZNIAMI GAZU / WĘZŁAMI GAZU I DZIAŁA PRZECIWGRADOWE/ EXPLOSION RISK ZONES OVER GAS COMPRESSION STATIONS / GAS DISTRIBUTION NODES AND ANTI-HAIL CANNONS	ENR 5.3.2 - 1
2 UŻYCIE LASERA LUB ŚWIATŁA Z INNYCH ŹRÓDEŁ W STREFACH PRZESTRZENI POWIETRZNEJ/ USE OF LASERS OR OTHER LIGHT SOURCES WITHIN AIRSPACE AREAS	ENR 5.3.2 - 2
ENR 5.4 PRZESZKODY W ŻEGLUDZE POWIETRZNEJ/ AIR NAVIGATION OBSTACLES	ENR 5.4 - 1
ENR 5.5 LOTNICZA DZIAŁALNOŚĆ SPORTOWA I REKREACYJNA/ AERIAL SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES	ENR 5.5 - 1
1 Informacje ogólne/ General information	ENR 5.5 - 1
1.1/	
1.1	ENR 5.5 - 1
1.2/	
1.2	ENR 5.5 - 1
1.3/	
1.3	ENR 5.5 - 1
2 Rejony działalności lotniczej - loty samolotowe, szybowcowe, balonowe, skoki spadochronowe/ Areas of aerial activities - aeroplane, glider, balloon flights, parachute jumping	ENR 5.5 - 1
3 Rejony działalności lotniczej – loty: lotni, motolotni, 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 lęgówisk/ Areas of significant bird concentrations and major breeding sites	ENR 5.6 - 5
7 Zobrazowanie graficzne/ Graphical portrayal	ENR 5.6 - 7
ENR 6 MAPY TRASOWE/ EN-ROUTE CHARTS	ENR 6 - 1
ENR 6.1	ENR 6.1 - 1
ENR 6.2	ENR 6.2 - 1
ENR 6.3.1	ENR 6.3.1 - 1
ENR 6.3.2	ENR 6.3.2 - 1
ENR 6.3.3	ENR 6.3.3 - 1
ENR 6.3.4	ENR 6.3.4 - 1
ENR 6.3.5	ENR 6.3.5 - 1
ENR 6.3.6	ENR 6.3.6 - 1
ENR 6.4	ENR 6.4 - 1
ENR 6.5	ENR 6.5 - 1
ENR 6.6	ENR 6.6 - 1
ENR 6.7	ENR 6.7 - 1

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
511917N 0161209E 512253N 0162424E 511129N 0161410E 510442N 0161312E 505757N 0161727E			PL / EN	
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	<u>2100 ft AMSL</u> 1600 ft AMSL [C]	APP POZNAŃ	123.040 MHz POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH PL / EN	NIL
		APP POZNAŃ	128.925 MHz POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH PL / EN	
SECTOR F Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 510533N 0170842E 510258N 0171308E 505649N 0170842E 505738N 0170240E 510533N 0170842E	<u>2100 ft AMSL</u> 1600 ft AMSL [C]	APP POZNAŃ	123.040 MHz POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH PL / EN	NIL
		APP POZNAŃ	128.925 MHz POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH PL / EN	
SECTOR G Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513703N 0160000E 511636N 0155832E 510728N 0160036E 504945N 0160717E 502322N 0174329E 505942N 0183651E 512656N 0180326E 514701N 0181012E 513703N 0160000E	<u>FL 195</u> FL 95 [C]	APP POZNAŃ	123.040 MHz POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH PL / EN	NIL
		APP POZNAŃ	128.925 MHz POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH PL / EN	
TMA RADOM				TMA RADOM wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD. TMA RADOM aktywny w godzinach pracy organu TWR RADOM.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
				RADOM TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document. RADOM TMA active during RADOM TWR operational hours.
SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513111N 0212249E 513349N 0213058E 513253N 0213215E 512821N 0213944E 512254N 0215748E 510523N 0215008E 511028N 0212546E 511210N 0211731E 511100N 0210745E 511007N 0210023E 511021N 0204840E 512052N 0204253E 512558N 0210243E 513111N 0212249E	<u>4500 ft AMSL</u> 3500 ft AMSL [D]	TWR RADOM	118.430 MHz RADOM WIEŻA RADOM TOWER PL / EN	NIL
SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513111N 0212249E 513349N 0213058E 513253N 0213215E 512821N 0213944E 512457N 0215100E 512254N 0215748E 510523N 0215008E 511028N 0212546E 511210N 0211731E 511100N 0210745E 511007N 0210023E 510545N 0205337E 510436N 0205151E 511141N 0202337E 512231N 0202837E 512839N 0203812E 512854N 0205205E 512820N 0205420E	<u>6500 ft AMSL</u> 4500 ft AMSL [D]	TWR RADOM	118.430 MHz RADOM WIEŻA RADOM TOWER PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
512640N 0210005E 512558N 0210243E 513111N 0212249E				
SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513508N 0212909E 513349N 0213058E 513253N 0213215E 512821N 0213944E 512254N 0215748E 511918N 0220935E 511728N 0220611E 511644N 0220450E 510523N 0215008E 511028N 0212546E 511210N 0211731E 511100N 0210745E 511007N 0210023E 510545N 0205337E 510436N 0205151E 511141N 0202337E 511423N 0201234E 512352N 0201723E 512858N 0201959E 512839N 0203812E 512854N 0205205E 513154N 0210328E 513508N 0212909E	<u>FL 95</u> 6500 ft AMSL [D] <u>FL 115</u> FL 95 [C]	TWR RADOM	118.430 MHz RADOM WIEŻA RADOM TOWER PL / EN	NIL
TMA RZESZÓW				TMA RZESZÓW wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD. W czasie aktywności delegacji CTA09 służba kontroli ruchu lotniczego zapewniana jest przez APP KRAKÓW. Szczegóły w ENR 2.1.3. TMA RZESZÓW aktywny w godzinach pracy organu TWR RZESZÓW. RZESZÓW TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
				DCT segments defined in RAD Document. During CTA09 delegation activity, air traffic control service is provided by KRAKÓW APP. Details in ENR 2.1.3. RZESZÓW TMA active during RZESZÓW TWR operational hours.
SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 495754N 0214407E 500350N 0213445E 501308N 0213439E 501829N 0215253E 501754N 0222141E 500946N 0222733E 500248N 0222714E 495742N 0222200E 495754N 0214407E	<u>3500 ft AMSL</u> 2000 ft AMSL [D]	TWR RZESZÓW	126.805 MHz RZESZÓW WIEŻA RZESZÓW TOWER PL / EN	NIL
SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 500250N 0212711E 501110N 0212632E 501844N 0213853E 501836N 0214649E 501754N 0222141E 501739N 0223302E 501219N 0223537E 500305N 0223542E 495737N 0223213E 495742N 0222200E 495754N 0214407E 495523N 0213304E 500250N 0212711E	<u>6500 ft AMSL</u> 3500 ft AMSL [D]	TWR RZESZÓW	126.805 MHz RZESZÓW WIEŻA RZESZÓW TOWER PL / EN	NIL
SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 495032N 0212544E 495909N 0211809E 501643N 0211631E 501936N 0212315E	<u>FL 95</u> 6500 ft AMSL [D]	TWR RZESZÓW	126.805 MHz RZESZÓW WIEŻA RZESZÓW TOWER PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
502237N 0214513E 502653N 0221425E 502919N 0223104E 502920N 0223114E 502535N 0224127E 502051N 0224755E 501225N 0224630E 501152N 0224618E 495358N 0224006E 494910N 0223136E 495032N 0212544E				
SECTOR D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 501021N 0205911E 501826N 0210436E 502627N 0211733E 502237N 0214513E 502919N 0223105E 502920N 0223114E 502535N 0224127E 502051N 0224755E 495757N 0230818E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 494832N 0225624E 494910N 0223136E 495032N 0212544E 495049N 0211308E 501021N 0205911E	<u>FL 145</u> FL 95 [C]	TWR RZESZÓW	126.805 MHz RZESZÓW WIEŻA RZESZÓW TOWER PL / EN	NIL
SECTOR E Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 501402N 0221704E 501211N 0222233E 500251N 0222156E 500100N 0221700E 501402N 0221704E	<u>2000 ft AMSL</u> 1500 ft AMSL [D]	TWR RZESZÓW	126.805 MHz RZESZÓW WIEŻA RZESZÓW TOWER PL / EN	NIL
TMA SZCZECIN				TMA SZCZECIN aktywny w godzinach pracy organu TWR SZCZECIN. TMA SZCZECIN wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
				segmenty DCT opisane w dokumencie RAD. SZCZECIN TMA active during the operational hours of SZCZECIN TWR. SZCZECIN TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.
SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534641N 0145508E 534054N 0150844E 533720N 0151521E 533005N 0152043E 532455N 0151521E 532056N 0150547E 532148N 0145523E 532327N 0145137E 532723N 0144602E 533319N 0143313E 534115N 0142411E 534129N 0143333E 534734N 0143543E 534958N 0144306E 534641N 0145508E	<u>4500 ft AMSL</u> 1700 ft AMSL [D]	TWR SZCZECIN	121.255 MHz SZCZECIN WIEŻA SZCZECIN TOWER PL / EN	NIL
SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534115N 0142411E 533134N 0142717E 532723N 0144602E 532327N 0145137E 531956N 0145501E 531721N 0150705E 531918N 0152249E 532226N 0152642E 533320N 0152504E 533720N 0151521E 534426N 0151215E 534949N 0145638E 535109N 0144645E 534958N 0144306E 534734N 0143543E	<u>5500 ft AMSL</u> 4500 ft AMSL [D]	TWR SZCZECIN	121.255 MHz SZCZECIN WIEŻA SZCZECIN TOWER PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
534129N 0143333E 534115N 0142411E				
SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 531041N 0142209E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 534104N 0141655E 534115N 0142411E 534129N 0143333E 534734N 0143543E 535356N 0143805E 535528N 0145255E 535545N 0145536E 535800N 0151800E 535025N 0151611E 534314N 0152327E 532825N 0154022E 532739N 0154041E 532459N 0153553E 531809N 0153142E 531539N 0152232E 531532N 0151118E 531100N 0143700E 531041N 0142209E	<u>FL 95</u> 5500 ft AMSL [D]	TWR SZCZECIN	121.255 MHz SZCZECIN WIEŻA SZCZECIN TOWER PL / EN	NIL
SECTOR D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 531041N 0142209E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 535744N 0141407E 535719N 0141614E 535356N 0143805E 535528N 0145255E 535545N 0145536E 535800N 0151800E 535025N 0151611E 534314N 0152327E 532825N 0154022E 532739N 0154041E 532459N 0153553E	<u>FL 135</u> FL 95 [C]	TWR SZCZECIN	121.255 MHz SZCZECIN WIEŻA SZCZECIN TOWER PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
531809N 0153142E 531539N 0152232E 531532N 0151118E 531100N 0143700E 531041N 0142209E				
SECTOR HERINGSDORF Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534104N 0141655E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 535744N 0141407E 535719N 0141614E 535356N 0143805E 534734N 0143543E 534129N 0143333E 534115N 0142411E 534104N 0141655E	<u>FL 95</u> 1000 ft AMSL [D]	TWR SZCZECIN	121.255 MHz SZCZECIN WIEŻA SZCZECIN TOWER PL / EN	Z wyłączeniem przestrzeni CTR HERINGSDORF. Excluding HERINGSDORF CTR airspace.
TMA OLSZTYN				TMA OLSZTYN wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD. TMA OLSZTYN aktywny w godzinach pracy organu TWR MAZURY. OLSZTYN TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document. OLSZTYN TMA active during MAZURY TWR operational hours.
SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534144N 0210315E 534049N 0210728E 533621N 0210645E 532921N 0210537E 532549N 0210357E 532531N 0210348E	<u>3500 ft AMSL</u> 1500 ft AMSL [D]	TWR MAZURY	118.030 MHz MAZURY WIEŻA MAZURY TOWER PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
531757N 0205602E 531342N 0205137E 531721N 0203442E 532336N 0203424E 533307N 0204019E 534153N 0204955E 534302N 0205718E 534144N 0210315E				
SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534040N 0204106E 534355N 0204932E 534710N 0205800E 534737N 0210227E 534654N 0210843E 534516N 0211551E 534354N 0211914E 534119N 0211836E 533842N 0211711E 533621N 0211555E 532531N 0210348E 531757N 0205602E 531342N 0205137E 531721N 0203442E 531855N 0202815E 532333N 0201525E 533708N 0202923E 534040N 0204106E	<u>FL 95</u> 3500 ft AMSL [D] <u>FL 115</u> FL 95 [C]	TWR MAZURY	118.030 MHz MAZURY WIEŻA MAZURY TOWER PL / EN	NIL
SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 532333N 0201525E 533708N 0202923E 534049N 0201059E 533849N 0200236E 533012N 0195145E 532333N 0201525E	<u>FL 95</u> 6500 ft AMSL [D] <u>FL 115</u> FL 95 [C]	TWR MAZURY	118.030 MHz MAZURY WIEŻA MAZURY TOWER PL / EN	NIL
SECTOR D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534045N 0204120E 534040N 0204106E 534544N 0204625E 535048N 0205146E	<u>FL 95</u> 5500 ft AMSL [D] <u>FL 115</u> FL 95 [C]	TWR MAZURY	118.030 MHz MAZURY WIEŻA MAZURY TOWER PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
535126N 0205517E 535217N 0210000E 535216N 0210041E 535207N 0210754E 535044N 0211249E 534932N 0211700E 534604N 0211938E 534354N 0211914E 534516N 0211551E 534654N 0210843E 534737N 0210227E 534710N 0205800E 534702N 0205739E 534045N 0204120E				
TMA WARSZAWA				TMA WARSZAWA wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD. WARSZAWA TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.
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	<u>FL 225</u> 2000 ft AMSL [C]	APP WARSZAWA	125.055 MHz 128.805 MHz 129.380 MHz 135.930 MHz Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH PL / EN	NIL
SECTOR B	<u>FL 225</u>	APP WARSZAWA	125.055 MHz	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
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 524237N 0204602E	3500 ft AMSL [C]		128.805 MHz 129.380 MHz 135.930 MHz Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH PL / EN	
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	<u>FL 225</u> 6500 ft AMSL [C]	APP WARSZAWA	125.055 MHz 128.805 MHz 129.380 MHz 135.930 MHz Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
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				
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	<u>2000 ft AMSL</u> 1000 ft AMSL [C]	APP WARSZAWA	125.055 MHz 128.805 MHz 129.380 MHz 135.930 MHz Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH PL / EN	NIL
SECTOR E Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524111N 0211244E 523202N 0212406E 522615N 0212901E 522611N 0211937E 524111N 0211244E	<u>FL 225</u> 6500 ft AMSL [C]	APP WARSZAWA	125.055 MHz 128.805 MHz 129.380 MHz 135.930 MHz Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH PL / EN	NIL
SECTOR F Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 521538N 0205705E 521647N 0205621E 521655N 0203852E 521546N 0203735E 521100N 0204000E	<u>2000 ft AMSL</u> 1500 ft AMSL [C]	APP WARSZAWA	125.055 MHz 128.805 MHz 129.380 MHz 135.930 MHz Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
520604N 0204530E 515840N 0205815E 520208N 0205803E 520852N 0204547E 521228N 0204201E 521532N 0204615E 521547N 0205010E 521548N 0205556E 521538N 0205705E				
SECTOR G Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512854N 0205205E 512839N 0203812E 512858N 0201959E 512352N 0201723E 511423N 0201234E 511141N 0202337E 510436N 0205151E 510545N 0205337E 511007N 0210023E 511100N 0210745E 511210N 0211731E 511028N 0212546E 510523N 0215008E 511644N 0220450E 511728N 0220611E 511918N 0220935E 513929N 0221127E 520228N 0221815E 520743N 0222132E 520836N 0220025E 520540N 0220154E 515018N 0214854E 514817N 0214712E 513640N 0212703E 513508N 0212909E 513154N 0210328E 512854N 0205205E	<u>FL 225</u> FL 95 [C]	APP WARSZAWA	125.055 MHz 128.805 MHz 129.380 MHz 135.930 MHz Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH PL / EN	Z wyłączeniem przestrzeni TMA RADOM. Excluding RADOM TMA.
TMA ZIELONA GÓRA Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 521947N 0160118E 521948N 0160702E 521928N 0160712E 521057N 0161311E 521001N 0161342E	<u>FL 95</u> 1300 ft AMSL [D]	TWR ZIELONA GÓRA	118.755 MHz Zielona Góra WIEŻA Zielona Góra TOWER PL / EN	TMA ZIELONA GÓRA aktywny w godzinach pracy organu TWR ZIELONA GÓRA. W czasie aktywności delegacji CTA07 służba kontroli ruchu lotniczego powyżej wysokości 3500 ft AMSŁ zapewniana jest przez

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
520407N 0160430E 520220N 0155804E 520158N 0155406E 520124N 0154520E 520049N 0153634E 520337N 0153200E 521122N 0152643E 521400N 0153030E 521921N 0155036E 521947N 0160118E				APP POZNAŃ. Szczegóły w ENR 2.1.3. ZIELONA GÓRA TMA active during the operational hours of ZIELONA GÓRA TWR. During CTA07 delegation activity, air traffic control service above 3500 ft AMSL altitude is provided by POZNAŃ APP. Details in ENR 2.1.3.
MTMA DĘBLIN Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512821N 0213944E 511918N 0220935E 512005N 0221809E 512200N 0222720E 513933N 0222747E 515018N 0214854E 514817N 0214712E 513640N 0212703E 513253N 0213215E 512821N 0213944E	<u>FL 95</u> 2000 ft AMSL [D]	MIL APP DĘBLIN	128.255 MHz Patrz NOTAM. See NOTAM. DĘBLIN ZBLIŻANIE DĘBLIN APPROACH PL / EN	Z wyłączeniem aktywnych EPTR4H, EPTR180 i EPTR181 oraz MCTR EPDE. MIL APP DĘBLIN. Excluding active EPTR4H, EPTR180 i EPTR181 and MCTR EPDE.
MTMA ŁASK				NIL
MTMA SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512942N 0183840E 513410N 0183538E 514038N 0184547E 514312N 0185425E 513754N 0191547E 513453N 0193758E 513032N 0194012E 511852N 0193450E 512046N 0192513E 512816N 0184604E 512942N 0183840E	<u>FL 95</u> 2500 ft AMSL [D]	MIL APP ŁASK	125.355 MHz 379.350 MHz ALTERNATE (UHF) Częstotliwość 379,350 UHF możliwa do wykorzystania w przypadku niedostępności 125,355 MHz (UHF) Frequency 379.350 UHF available for use when 125.355 MHz unavailable. Łask ZBLIŻANIE Łask APPROACH PL / EN	Z wyłączeniem aktywnego sektora „D” TMA ŁÓDŹ. Excluding active sector “D” TMA ŁÓDŹ.
MTMA SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 511000N 0185200E	<u>FL 95</u> 3500 ft AMSL [D]	MIL APP ŁASK	125.355 MHz 379.350 MHz ALTERNATE (UHF) Częstotliwość 379,350 UHF możliwa do wykorzystania	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
512942N 0183840E 512816N 0184604E 512046N 0192513E 511852N 0193450E 510700N 0191600E 511000N 0185200E			w przypadku niedostępności 125,355 MHz (UHF) Frequency 379.350 UHF available for use when 125.355 MHz unavailable. Łask ZBLIŻANIE Łask APPROACH PL / EN	
MTMA SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513754N 0191547E 513924N 0193536E 513453N 0193758E 513754N 0191547E	<u>FL 95</u> 5500 ft AMSL [D]	MIL APP ŁASK	125.355 MHz 379.350 MHz ALTERNATE (UHF) Częstotliwość 379,350 UHF możliwa do wykorzystania w przypadku niedostępności 125,355 MHz (UHF) Frequency 379.350 UHF available for use when 125.355 MHz unavailable. Łask ZBLIŻANIE Łask APPROACH PL / EN	NIL
MTMA MALBORK				NIL
MTMA SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 540900N 0190000E 540320N 0185159E 540159N 0184342E 535032N 0184317E 535121N 0185123E 535238N 0190704E 540623N 0191431E 540905N 0191559E 541008N 0191534E 540900N 0190000E	<u>4500 ft AMSL</u> <u>2000 ft AMSL</u> [D]	MIL APP MALBORK	125.205 MHz 240.550 MHz ALTERNATE (UHF) MALBORK ZBLIŻANIE MALBORK APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 535121N 0185123E	<u>FL 95</u> 2000 ft AMSL [D]	MIL APP MALBORK	125.205 MHz 240.550 MHz ALTERNATE (UHF) MALBORK ZBLIŻANIE	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
534600N 0185646E 533915N 0190429E 534545N 0194610E 541139N 0193702E 540638N 0192932E 540623N 0191431E 535238N 0190704E 535121N 0185123E			MALBORK APPROACH PL / EN	
MTMA MIROSŁAWIEC Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 533424N 0161239E 533536N 0155536E 533419N 0154756E 532825N 0154022E 531922N 0154407E 531654N 0155030E 530824N 0161214E 531354N 0163644E 532303N 0163400E 532856N 0161723E 533424N 0161239E	FL 95 1500 ft AMSL [D]		118.580 MHz 279.150 MHz ALTERNATE (UHF) Mirośławiec PRECYZYJNY Mirośławiec PRECISION PL / EN	NIL
		MIL TWR MIROSŁAWIEC	128.480 MHz 264.875 MHz ALTERNATE (UHF) Mirośławiec WIEŻA Mirośławiec TOWER PL / EN	
		MIL APP MIROSŁAWIEC	126.580 MHz 234.875 MHz ALTERNATE (UHF) Mirośławiec ZBLIŻANIE Mirośławiec APPROACH PL / EN	
MTMA MIŃSK MAZOWIECKI				NIL
MTMA SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 522205N 0215334E 522001N 0212336E 521700N 0212615E 521059N 0212739E 520700N 0213241E 520717N 0213721E 520339N 0213735E 520402N 0220031E 520540N 0220154E 520836N 0220025E	3500 ft AMSL 2000 ft AMSL [D]	MIL APP MIŃSK MAZOWIECKI	120.780 MHz 278.575 MHz ALTERNATE (UHF) Mińsk ZBLIŻANIE Mińsk APPROACH PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
521736N 0215551E 522205N 0215334E				
MTMA SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520402N 0220031E 520540N 0220154E 520836N 0220025E 521736N 0215551E 522205N 0215334E 522559N 0215134E 522545N 0220445E 522949N 0221049E 521837N 0221913E 520744N 0222133E 520355N 0221553E 520402N 0220031E	<u>FL 95</u> 2000 ft AMSL [D]	MIL APP MIŃSK MAZOWIECKI	120.780 MHz 278.575 MHz ALTERNATE (UHF) Mińsk ZBLIŻANIE Mińsk APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 521946N 0212004E 522615N 0213554E 522608N 0214231E 522559N 0215134E 522205N 0215334E 522001N 0212336E 521946N 0212004E	<u>3500 ft AMSL</u> 2000 ft AMSL [D]	MIL APP MIŃSK MAZOWIECKI	120.780 MHz 278.575 MHz ALTERNATE (UHF) Mińsk ZBLIŻANIE Mińsk APPROACH PL / EN	NIL
MTMA POWIDZ				NIL
MTMA SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523506N 0173535E 522639N 0181025E 521312N 0180412E 521832N 0173811E 522444N 0172300E 523506N 0173535E	<u>FL 95</u> 2000 ft AMSL [D]	MIL APP POWIDZ	129.680 MHz Powidz ZBLIŻANIE Powidz APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 522639N 0181025E	<u>3500 ft AMSL</u> 1500 ft AMSL [D]	MIL APP POWIDZ	129.680 MHz Powidz ZBLIŻANIE Powidz APPROACH PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
522413N 0182248E 521050N 0181717E 521312N 0180412E 522639N 0181025E				
MTMA SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523920N 0174045E 522905N 0183242E 522201N 0184031E 520831N 0183622E 520519N 0182254E 521316N 0173622E 521832N 0173811E 521312N 0180412E 522639N 0181025E 523506N 0173535E 523920N 0174045E	<u>FL 95</u> 3500 ft AMSL [D]	MIL APP POWIDZ	129.680 MHz Powidz ZBLIŻANIE Powidz APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520245N 0173246E 521316N 0173622E 520519N 0182254E 515948N 0180000E 520245N 0173246E	<u>FL 95</u> 5500 ft AMSL [D]	MIL APP POWIDZ	129.680 MHz Powidz ZBLIŻANIE Powidz APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR E Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520245N 0173246E 520333N 0172516E 520428N 0172532E 522139N 0173034E 521832N 0173811E 520245N 0173246E	<u>6500 ft AMSL</u> 3500 ft AMSL [D]	MIL APP POWIDZ	129.680 MHz Powidz ZBLIŻANIE Powidz APPROACH PL / EN	NIL
MTMA RADOM				NIL
MTMA SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513111N 0212249E 513349N 0213058E	<u>4500 ft AMSL</u> 3500 ft AMSL [D]	MIL APP RADOM	128.680 MHz RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
513253N 0213215E 512821N 0213944E 512254N 0215748E 510523N 0215008E 511028N 0212546E 511210N 0211731E 511100N 0210745E 511007N 0210023E 511021N 0204840E 512052N 0204253E 512558N 0210243E 513111N 0212249E				
MTMA SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513111N 0212249E 513349N 0213058E 513253N 0213215E 512821N 0213944E 512457N 0215100E 512254N 0215748E 510523N 0215008E 511028N 0212546E 511210N 0211731E 511100N 0210745E 511007N 0210023E 510545N 0205337E 510436N 0205151E 511141N 0202337E 512231N 0202837E 512839N 0203812E 512854N 0205205E 512820N 0205420E 512640N 0210005E 512558N 0210243E 513111N 0212249E	<u>6500 ft AMSL</u> 4500 ft AMSL [D]	MIL APP RADOM	128.680 MHz RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513508N 0212909E 513349N 0213058E 513253N 0213215E 512821N 0213944E 512254N 0215748E 511918N 0220935E 511728N 0220611E 511644N 0220450E	<u>FL 95</u> 6500 ft AMSL [D]	MIL APP RADOM	128.680 MHz RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
510523N 0215008E 511028N 0212546E 511210N 0211731E 511100N 0210745E 511007N 0210023E 510545N 0205337E 510436N 0205151E 511141N 0202337E 511423N 0201234E 512352N 0201723E 512858N 0201959E 512839N 0203812E 512854N 0205205E 513154N 0210328E 513508N 0212909E				
MTMA ŚWIDWIN				NIL
MTMA SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 535800N 0151800E 535857N 0153437E 535930N 0154439E 535833N 0154850E 535029N 0162355E 534806N 0163512E 534244N 0162237E 533600N 0162129E 533424N 0161237E 533536N 0155536E 534314N 0152327E 535025N 0151611E 535800N 0151800E	FL 95 2500 ft AMSL [D]		119.660 MHz 234.800 MHz ALTERNATE (UHF) ŚWIDWIN PRECYZYJNY ŚWIDWIN PRECISION PL / EN	NIL
		MIL APP ŚWIDWIN	125.180 MHz 278.975 MHz ALTERNATE (UHF) ŚWIDWIN ZBLIŻANIE ŚWIDWIN APPROACH PL / EN	
MTMA SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 535029N 0162355E 534806N 0163512E 534244N 0162237E 533558N 0162129E 533424N 0161237E 533459N 0160421E 534014N 0161643E 535029N 0162355E	2500 ft AMSL 1500 ft AMSL [D]		119.660 MHz 234.800 MHz ALTERNATE (UHF) ŚWIDWIN PRECYZYJNY ŚWIDWIN PRECISION PL / EN	Z wyłączeniem aktywnych MRT60, MRT86, MRT87. Excluding active MRT60, MRT86, MRT87.
		MIL APP ŚWIDWIN	125.180 MHz 278.975 MHz ALTERNATE (UHF) ŚWIDWIN ZBLIŻANIE ŚWIDWIN APPROACH	

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
			PL / EN	
MTMA SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534314N 0152327E 533536N 0155536E 533419N 0154756E 532825N 0154022E 534314N 0152327E	FL 95 6500 ft AMSL [D]		119.660 MHz 234.800 MHz ALTERNATE (UHF) ŚWIDWIN PRECYZYJNY ŚWIDWIN PRECISION PL / EN	NIL
		MIL APP ŚWIDWIN	125.180 MHz 278.975 MHz ALTERNATE (UHF) ŚWIDWIN ZBLIŻANIE ŚWIDWIN APPROACH PL / EN	

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

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
Z493 (RNAV 5)							
Δ XELOL 541639N 0145342E							
		- 141° 35.7	FL 660 FL 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL245-FL660 PERM 2) FL95-FL245 CDR 1 H24
▲ BILRA (FIR BDRY) 544629N 0142020E							

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

ENR 4 POMOCE/SYSTEMY RADIONAWIGACYJNE**ENR 4.1 POMOCE RADIONAWIGACYJNE - NA TRASIE****ENR 4 RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS****ENR 4.1 RADIO NAVIGATION AIDS - EN-ROUTE**

STACJA STATION	POMOC FACILITY	ID	CZĘSTOTLIWOŚĆ/ KANAL 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
BYDGOSZCZ (06°E/MAR 21)	DVOR/DME	BYZ	112.700 MHz CH74X	H24	530554N 0175818E	300 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL250). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL250).
CZAPLINEK	DME	CZA	CH117X	H24	533028N 0161804E	600 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL400). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL400).
CZEMPIŃ (05°E/DEC 14)	DVOR/DME	CMP	114.500 MHz CH92X	H24	520800N 0164309E	300 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
DARŁOWO (04°E/OCT 05)	DVOR/DME	DAR	114.200 MHz CH89X	H24	542437N 0162317E	100 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
DREZDENKO	DME	DRE	CH100X	H24	524901N 0154957E	200 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 150 NM (330°-210°), 80 NM (210°-330°) - do FL500. Designated operational coverage: 150 NM (330°-210°), 80 NM (210°-330°) - up to FL500.
DZIAŁYŃ	DME	DIA	CH126Y	H24	530446N 0211032E	500 ft	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL500).
GDAŃSK (07°E/JAN 25)	DVOR/DME	GZD	116.100 MHz CH108X	H24	542316N 0182531E	500 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
GLUCHÓW 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).

LOKALIZACJA LOCATION	WSPÓŁRZĘDNE COORDINATES	JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA RESPONSIBLE UNIT	PROMIEŃ RADIUS	MAX PUŁAP MAX LEVEL	CZAS LOTU TIME OF FLIGHT	UWAGI REMARKS
Dęblin	513304N 0215331E	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Aerodrome MET Office tel./phone: +48-261-517-244				
Warszawa -Radom	512340N 0211232E	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Aerodrome MET Office tel./phone: +48-261-511-226				
Częstochowa - Rudniki	505312N 0191208E	Jednostka Wojskowa 4101 Military Unit 4101 ul. Sobieskiego 35 42-700 Lubliniec tel./phone: +48-261-101-280	80 km	23000 ft	40 min	Sondowania aerologiczne do zabezpieczenia szkolenia spadochronowego Jednostek Wojskowych SZ RP. Radiosonde sounding to secure the parachute training of Polish Armed Forces Military Units.
Poznań - Krzesiny	521923N 0165843E	Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Aerodrome MET Office tel./phone: +48-261-548-352				
Drawsko Pomorskie (D24)	532311N 0154433E	Jednostki Wojskowe SZ RP realizujące zadania w rejonach poligonów. Polish Armed Forces Military Units performing operations at the military training areas.	200 km	100000 ft	120 min	Radiosondy meteorologiczne wypuszczane z terenów poligonów w granicach stref niebezpiecznych D. Radiosonde balloons launched from military training areas within danger areas D.
Nowa Dęba (D25)	502833N 0215431E					
Lipa (D26)	504315N 0220007E					
Wędrzyn (D27)	522310N 0151348E					
Orzysz (D29)	534346N 0220102E					
Żagań (D31)	512809N 0152731E					
Trzebień (D32)	512630N 0154433E					
Toruń (D33)	525530N 0183624E					
Wicko Morskie – Ustka (D53)	543303N 0163918E					

2.2. Loty balonów mogą odbywać się codziennie w różnych godzinach w zależności od warunków atmosferycznych oraz postawionych zadań.

2.2. Radiosonde balloon flights may occur daily at various times depending on meteorological conditions and assigned tasks.

3 BALONY WYKORZYSTYWANE DO PRZEMYTU TOWARÓW

Na odcinku granicy z Białorusią możliwy jest przelot balonów wykorzystywanych do przemytu towarów o znacznej masie i wielkości czaszy. Balony nie są sterowane i poruszają się w kierunku i z prędkością zależną od siły wiatru. Napelniane są wodorem, co może stanowić zagrożenie wybuchem. Loty balonów mogą odbywać się codziennie w różnych godzinach.

4 STREFY ZRZUTU PALIWA

4.1. Dowódca statku powietrznego, po stwierdzeniu konieczności zrzutu paliwa powinien zawiadomić o tym organ kontroli ruchu lotniczego, z którym utrzymuje łączność.

4.2. Organ kontroli ruchu lotniczego wyznacza wówczas strefę, w której należy dokonać zrzutu paliwa zgodnie z instrukcjami podanymi przez ten organ.

4.3. W sytuacji zagrożenia awaryjny zrzut paliwa może być wykonany bez uzyskania zezwolenia organu ATC, jednakże dowódca statku powietrznego powinien jak najwcześniej zawiadomić o dokonanych zrzucie odpowiedni organ ATC.

4.4. Wykaz stref zrzutu paliwa:

3 BALLOONS USED FOR SMUGGLING GOODS

On the section of the border with Belarus, possible occurrence of balloons used for smuggling goods of significant weight and canopy size. Balloons are not steerable and move in a direction and at a speed depending on wind strength. They are filled with hydrogen, which may pose a risk of explosion. Balloon flights may occur daily at various times.

4 FUEL DROPPING AREAS

4.1. The pilot-in-command of the ACFT forced by circumstances to drop the fuel shall report it to the ATS unit with which he maintains radio communication.

4.2. The ATC unit indicates an area for the jettisoning in accordance with instructions provided by that ATC unit.

4.3. In an emergency situation fuel dropping from an ACFT may be done without clearance from the appropriate ATC unit but the pilot-in-command shall inform this unit as soon as practicable about such dropping.

4.4. Fuel Dropping Areas:

Lotnisko Aerodrome	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Czas aktywności Activity time	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5
FDA EPWA 1	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520900N 0214200E 520800N 0221800E 515800N 0222100E 520000N 0214200E 520900N 0214200E	<u>FL 460</u> FL 135	H24	Patrz AIP POLSKA ENR 6.6-5 FDA EPWA 1 lub MIL AIP POLSKA ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 1 See AIP POLAND ENR 6.6-5 FDA EPWA 1 or MIL AIP POLAND ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 1
FDA EPWA 2	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524700N 0211700E 525600N 0213900E 523300N 0220600E 522400N 0214600E 524700N 0211700E	<u>FL 460</u> FL 135	H24	Patrz AIP POLSKA ENR 6.6-5 FDA EPWA 2 lub MIL AIP POLSKA ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 2 See AIP POLAND ENR 6.6-5 FDA EPWA 2 or MIL AIP POLAND ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 2
FDA EPWA 3	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 515700N 0210700E 515800N 0212900E 514200N 0214000E 514000N 0211800E 515700N 0210700E	<u>FL 460</u> FL 135	H24	Patrz AIP POLSKA ENR 6.6-5 FDA EPWA 3 lub MIL AIP POLSKA ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 3 See AIP POLAND ENR 6.6-5 FDA EPWA 3 or MIL AIP POLAND ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 3
FDA EPSY	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points:	<u>FL 460</u> FL 135	H24	Patrz AIP POLSKA ENR 6.6-5 FDA EPWA 2 lub MIL AIP POLSKA ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 2

Lotnisko Aerodrome	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Czas aktywności Activity time	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5
	524700N 0211700E 525600N 0213900E 523300N 0220600E 522400N 0214600E 524700N 0211700E			See AIP POLAND ENR 6.6-5 FDA EPWA 2 or MIL AIP POLAND ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 2
FDA EPLL	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 515700N 0210700E 515800N 0212900E 514200N 0214000E 514000N 0211800E 515700N 0210700E	FL 460 FL 135	H24	Patrz AIP POLSKA ENR 6.6-5 FDA EPWA 3 lub MIL AIP POLSKA ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 3 See AIP POLAND ENR 6.6-5 FDA EPWA 3 or MIL AIP POLAND ENR 5.3.1.1-5 FDA EPWA 3

5 LOTY BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH (UAV)

5.1 Słownik pojęć

- a. **System bezzałogowego statku powietrznego (UAS)** - oznacza bezzałogowy statek powietrzny i wyposażenie do zdalnego sterowania tym statkiem;
- b. **Strefa geograficzna dla systemów bezzałogowych statków powietrznych** - oznacza część przestrzeni powietrznej wyznaczoną przez właściwy organ, która ułatwia, ogranicza lub wyklucza operacje z użyciem UAS, aby wyeliminować zagrożenia związane z bezpieczeństwem, prywatnością, ochroną danych osobowych, ochroną lub środowiskiem wynikające z operacji z użyciem tych systemów;
- c. **Operator systemu bezzałogowego statku powietrznego** - oznacza dowolną osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub zamierzającą eksploatować co najmniej jeden UAS.

5.2 Zasady wykonywania operacji przy użyciu UAS w polskiej przestrzeni powietrznej

Wykonywanie operacji przy użyciu UAS oraz modeli zdalnie sterowanych w polskiej przestrzeni powietrznej, odbywa się na zasadach określonych w przepisach krajowych oraz na podstawie Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych oraz Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich.

5.2.1. Wyróżnia się dwa rodzaje operacji przy użyciu UAS:

1. W zasięgu widoczności wzrokowej (VLOS);
2. Poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS).

5.2.2. Wyróżnia się trzy kategorie operacji przy użyciu UAS:

a. Kategoria otwarta

5 UNMANNED AERIAL VEHICLE (UAV) ACTIVITY

5.1 Glossary

- a. **Unmanned Aircraft System (UAS)** - means an unmanned aircraft and the equipment to control it remotely;
- b. **UAS geographical zone** - means a portion of airspace established by the competent authority that facilitates, restricts or excludes UAS operations in order to address risks pertaining to safety, privacy, protection of personal data, security or the environment arising from UAS operations;
- c. **Unmanned aircraft system operator** - means any legal or natural person operating or intending to operate one or more UAS.

5.2 Rules of performing operations using UAS within Polish airspace

Performing operations using UAS and remotely controlled model aircraft within Polish airspace are covered by national regulations and on the basis of Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft and Commission Delegated Regulation (EU) 2019/945 of 12 March 2019 on unmanned aircraft systems and on third-country operators of unmanned aircraft systems.

5.2.1. There are two types of operations using UAS:

1. Within visual line of sight (VLOS);
2. Beyond visual line of sight (BVLOS).

5.2.2. There are three categories of operations using UAS:

a. Open category

Operacje UAS klasyfikowane są w kategorii otwartej, jeśli:

- UAV ma masę poniżej 25 kg;
- operacja nie odbywa się nad zgromadzeniami osób, przy czym „zgromadzenia osób” oznaczają zgromadzenia, w przypadku których zagęszczenie obecnych osób uniemożliwia im przemieszczanie się;
- operacja odbywa się na wysokości do 120 m AGL, z wyjątkiem wykonywania lotu nad przeszkodą terenową o wysokości powyżej 105 m AGL. W tym przypadku, należy zachować odległość nie większą niż 50 m w poziomie i 15 m w pionie od przeszkody;
- UAV znajduje się przez cały czas w polu widzenia (VLOS); oraz
- UAV nie przewozi osób, towarów niebezpiecznych, ani nie zrzuca żadnych materiałów.

Operacje UAS w kategorii otwartej nie wymagają zezwoleń i w zależności od konkretnego rodzaju planowanego lotu dzielone są na podkategorie A1, A2 i A3 – z uwzględnieniem zasad wykonywania operacji określonych dla tych podkategorii.

b. Kategoria szczególna

Operacje UAS są klasyfikowane w kategorii szczególnej jeśli nie jest spełniony choć jeden z warunków klasyfikujący daną operację w kategorii otwartej, np. jeśli:

- UAV ma masę ponad 25 kg; lub
- operacja odbywa się na wysokości powyżej 120 m AGL lub w określonych strukturach przestrzeni powietrznej; lub
- operacja odbywa się poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS).

c. Kategoria certyfikowana

Operacje UAS klasyfikowane są w kategorii certyfikowanej, jeśli dany UAV podlega certyfikacji, operacja odbywa się nad zgromadzeniami ludzi lub przewożone są nim osoby lub towary niebezpieczne.

5.2.3. UAS dzielone są na klasy ze względu na maksymalną masę startową oraz wyposażenie techniczne. Parametry te pozwalają na szybką klasyfikację do odpowiedniej podkategorii. Zdefiniowano klasy od C0 do C6.

5.2.4. Przepisy i zasady wykonywania wyżej wymienionych operacji, opisane są na stronie pansa.pl.

5.2.5. Zasady wykonywania operacji przy użyciu UAS uzależnione są od miejsca, w którym operacja będzie wykonywana. Operacje w obrębie stref geograficznych odbywają się przy uwzględnieniu zasad określonych w danej strefie.

5.2.6. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest organem właściwym do wyznaczania stref geograficznych dla UAS z własnej inicjatywy lub na wniosek.

UWAGA:

Strefy geograficzne określają zasady wyłącznie dla operacji wykonywanych przy użyciu UAS.

5.2.7. Wizualizacja stref geograficznych jest realizowana w aplikacji mobilnej DroneTower oraz na stronie dronemap.pansa.pl.

5.2.8. Szczegółowe informacje, zasady wykonywania lotów, procedury i opisy stref geograficznych znajdują się na stronie pansa.pl w zakładce „drony”.

UAS operations are classified in the open category if:

- UAV weighs less than 25 kg;
- operation does not take place over gatherings of people, where “gatherings of people” means gatherings where the density of people present prevents their movement;
- the operation takes place at a height up to 120 m AGL, except when flying over a terrain obstacle higher than 105 m AGL, in which case a distance of no more than 50 m horizontally and 15 m vertically from the obstacle shall be maintained;
- UAV is within visual line of site (VLOS) at all times; and
- UAV does not transport people, dangerous goods or drops any materials.

UAS operations in the open category do not require permits and, depending on the specific type of flight planned, are divided into subcategories A1, A2 and A3 – in accordance with rules for performing operations established for each subcategory.

b. Specific category

UAS operations are classified in the specific category if at least one of the conditions classifying the operation in the open category is not met, e.g. if:

- UAV weighs more than 25 kg; or
- operation takes place at a height over 120 m AGL or within specified airspace structures; or
- operation takes place beyond visual line of site (BVLOS).

c. Certified category

UAS operations are classified in the certified category if UAV is subject to certification, operation takes places over gatherings of people or people or dangerous goods are transported.

5.2.3. UAS are divided into classes based on maximum take-off mass and technical equipment. These parameters allow for quick classification into the appropriate subcategory. Classes from C0 to C6 have been defined.

5.2.4. Regulations and rules for performing the above-mentioned operations are described on pansa.pl website (available in Polish language only).

5.2.5. Rules for operations using UAS depend on where the operation will take place. Operations within geographical zones shall take place in accordance with the rules of the respective zone.

5.2.6. The Polish Air Navigation Services Agency is the competent authority for designating geographical zones for UAS on its own initiative or upon request.

REMARK:

Geographical zones set rules for UAS operations only.

5.2.7. The visualisation of geographical zones is provided in the mobile application DroneTower and at website dronemap.pansa.pl.

5.2.8. Detailed information, flights rules, procedures and descriptions of geographical zones are provided at website pansa.pl in tab “drony” (available in Polish language only).

5.3 Rodzaje stref geograficznych dla UAS w polskiej przestrzeni powietrznej

5.3 Types of UAS geographical zones within Polish airspace

Rodzaje stref geograficznych i warunki wykonywania operacji Types of geographical zones and conditions for performing operations	
DRA - Przestrzeń powietrzna dla dronów/Drone Airspace	
DRA-P	Strefa zakazana dla UAS, w której operacje z użyciem UAS nie mogą być wykonywane, z wyjątkiem operacji wykonywanych przez Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej, Szefa Szefostwa Służb Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Komendanta Głównego Straży Pożarnej, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendanta Służby Ochrony Państwa lub Głównego Inspektora Ochrony Środowiska – na warunkach określonych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. Prohibited zone for UAS, where operations using UAS cannot be performed, except for operations performed by the Armed Forces Operational Commander, Military Police Commander-in-Chief, Head of the Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces, Head of the Internal Security Agency, Head of the Foreign Intelligence Agency, Police Commander-in-Chief, Border Guard Commander-in-Chief, State Fire Service Commander-in-Chief, Head of the National Revenue Administration, Head of the Central Anti-Corruption Bureau, State Protection Service Commander-in-Chief or Chief Inspector for Environmental Protection - under conditions specified by the Polish Air Navigation Services Agency.
DRA-R	Strefa ograniczona dla UAS, w której operacje przy użyciu UAS mogą być wykonywane za zgodą i na warunkach określonych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej lub podmiot uprawniony, na wniosek którego strefa geograficzna została wyznaczona, w przypadku w którym Polska Agencja Żeglugi Powietrznej lub podmiot uprawniony są w stanie określić prawdopodobieństwo uzyskania zgody zarządzającego strefą geograficzną na lot w danej strefie. Restricted zone for UAS in which operations using UAS may be performed with permission and under conditions specified by the Polish Air Navigation Services Agency, or by the qualified entity at the request of which the geographical zone has been designated, where the Polish Air Navigation Services Agency or the qualified entity is able to determine the probability of obtaining permission for a flight in the zone from the geographical zone Administrator.
Rodzaje stref DRA-R Types of DRA-R zones	DRA-RH - strefa ograniczona dla UAS o wysokim prawdopodobieństwie uzyskania zgody na operacje. DRA-RH - restricted zone for UAS with a high probability of approval for operations.
	DRA-RM - strefa ograniczona dla UAS o średnim prawdopodobieństwie uzyskania zgody na operacje. DRA-RM - restricted zone for UAS with a medium probability of approval for operations.
	DRA-RL - strefa ograniczona dla UAS o niskim prawdopodobieństwie uzyskania zgody na operacje. DRA-RL - restricted zone for UAS with a low probability of approval for operations.
DRA-I	Strefa informacyjna dla UAS zawierająca informacje konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji przy użyciu UAS, w tym ostrzeżenia nawigacyjne. Information zone for UAS containing information necessary to ensure safe UAS operations, including navigational warnings.
DRA-T	Strefa ograniczona dla UAS, w której Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wskazuje wymogi techniczne, które obowiązują jest spełniać UAS, przy pomocy którego realizowana ma być operacja. Dla strefy DRA-T dopuszcza się wprowadzenie dodatkowych warunków wykonywania operacji, w tym obowiązku uzyskania zgody na operacje. Restricted zone for UAS in which Polish Air Navigation Services Agency indicates the technical requirements to be met by the UAS with which the operation is to be conducted. For the DRA-T zone additional conditions for operations are allowed, including the obligation to obtain approval for operations.

5.4 Orientacyjne zasady konwersji struktur przestrzeni powietrznej na strefy geograficzne

Wizualizacja stref geograficznych jest realizowana w aplikacji mobilnej DroneTower oraz na stronie dronemap.pansa.pl.

UWAGA:

Granice stref geograficznych mogą się różnić od struktur powietrznych po uzgodnieniu z PAŻP.

5.4 Rules for conversion of airspace structures into geographical zones

The visualisation of geographical zones is provided in the mobile application DroneTower and at website dronemap.pansa.pl.

REMARK:

Boundaries of the geographical zones may differ from the airspace structures upon agreement with PANSA.

Strefy geograficzne Geographical zones	Strefy publikowane w AIP Polska Areas published in AIP Poland
DRA-P (zakazana) DRA-P (prohibited)	• Strefy czasowo wydzielone (TSA) • Trasy lotnictwa wojskowego (MRT) • Strefy ograniczone (R) – operacyjne na potrzeby służb zapewniających bezpieczeństwo publiczne • Temporary Segregated Areas (TSA) • Military Routes (MRT) • Restricted Areas (R) - operational for public safety services
DRA-RH (ograniczona) DRA-RH (restricted)	• Strefy kontrolowane lotnisk (CTR) - rejony RPA >6 km • Strefy ruchu lotniskowego (ATZ) >6 km • Control zones (CTR) - RPA regions >6 km • Aerodrome traffic zones (ATZ) >6 km
DRA-RM (ograniczona) DRA-RM (restricted)	• Strefy kontrolowane lotnisk (CTR) - rejony RPA 1-6 km • Strefy ruchu lotniskowego (ATZ) 1-6 km • Strefy zakazane (P) >500 m • Strefy ograniczone (R) • Control zones (CTR) – RPA regions 1-6 km • Aerodrome traffic zones (ATZ) 1-6 km • Prohibited Areas (P) >500 m • Restricted Areas (R)

69	EPSY	TWR	PAŻP / PANSa	NIL
		AFIS	Lotnisko Olsztyn-Mazury/ Aerodrome Olsztyn-Mazury	Poza godzinami pracy TWR EPSY./ Outside the operating hours of EPSY TWR.
70	EPTM	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
71	EPTO	FIS	PAŻP / PANSa	NIL
72	EPWA	TWR	PAŻP / PANSa	NIL
73	EPWK	FIS	PAŻP / PANSa	NIL
74	EPWR	TWR	PAŻP / PANSa	NIL
75	EPZA	FIS	PAŻP / PANSa	NIL
76	EPZE	FIS	PAŻP / PANSa	NIL
77	EPZG	TWR	PAŻP / PANSa	NIL
78	EPZP	FIS	PAŻP / PANSa	NIL
79	EPZR	FIS	PAŻP / PANSa	NIL

5.1. Wniosek o wydanie zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł w strefach wokół lotnisk, na których zapewniana jest służba kontroli lotniska (TWR) powinien zostać złożony na 14 dni przed planowanym użyciem lasera lub światła z innych źródeł do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) za pomocą właściwych formularzy zamieszczonych na stronie www.pansa.pl w zakładce ASM-1.

Adresy, pod które należy przysyłać wnioski o wydanie zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł:

E-mail:

asm1@pansa.pl (preferowany)

Faks:

+48-22-574-5769,
+48-81-452-5769,
+48-22-574-5713,
+48-81-452-5713.

5.2. Wniosek o wydanie zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł w strefach wokół lotnisk, na których zapewniana jest lotniskowa służba informacji powietrznej (AFIS) powinien zostać złożony na 14 dni przed planowanym użyciem lasera lub światła z innych źródeł do instytucji zapewniającej służbę AFIS na danym lotnisku. Kontakty do instytucji zapewniającej służbę AFIS na danym lotnisku są umieszczone w AIP VFR - AD 4 oraz AIP IFR - AD 2.

5.3. Wniosek o wydanie zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł w strefach wokół lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych powinien zostać złożony na 14 dni przed planowanym użyciem lasera lub światła z innych źródeł do Ministra Obrony Narodowej. Dane kontaktowe do instytucji zapewniającej służbę MIL TWR na danym lotnisku są umieszczone w MIL AIP - AD 4.

Uwaga: mapy z naniesionymi strefami znajdują się dodatkowo na stronach internetowych Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

5.1. The permission for the use of lasers or other light sources around aerodromes provided with aerodrome control service (TWR) shall be sought at least 14 days in advance of the planned use of lasers or other light sources from the Polish Air Navigation Services Agency (PANSa) using special forms available on the website www.pansa.pl through the tab ASM-1 (Polish version only).

Completed forms for permission to use lasers or other light sources shall be sent to:

E-mail:

asm1@pansa.pl (preferred)

Fax:

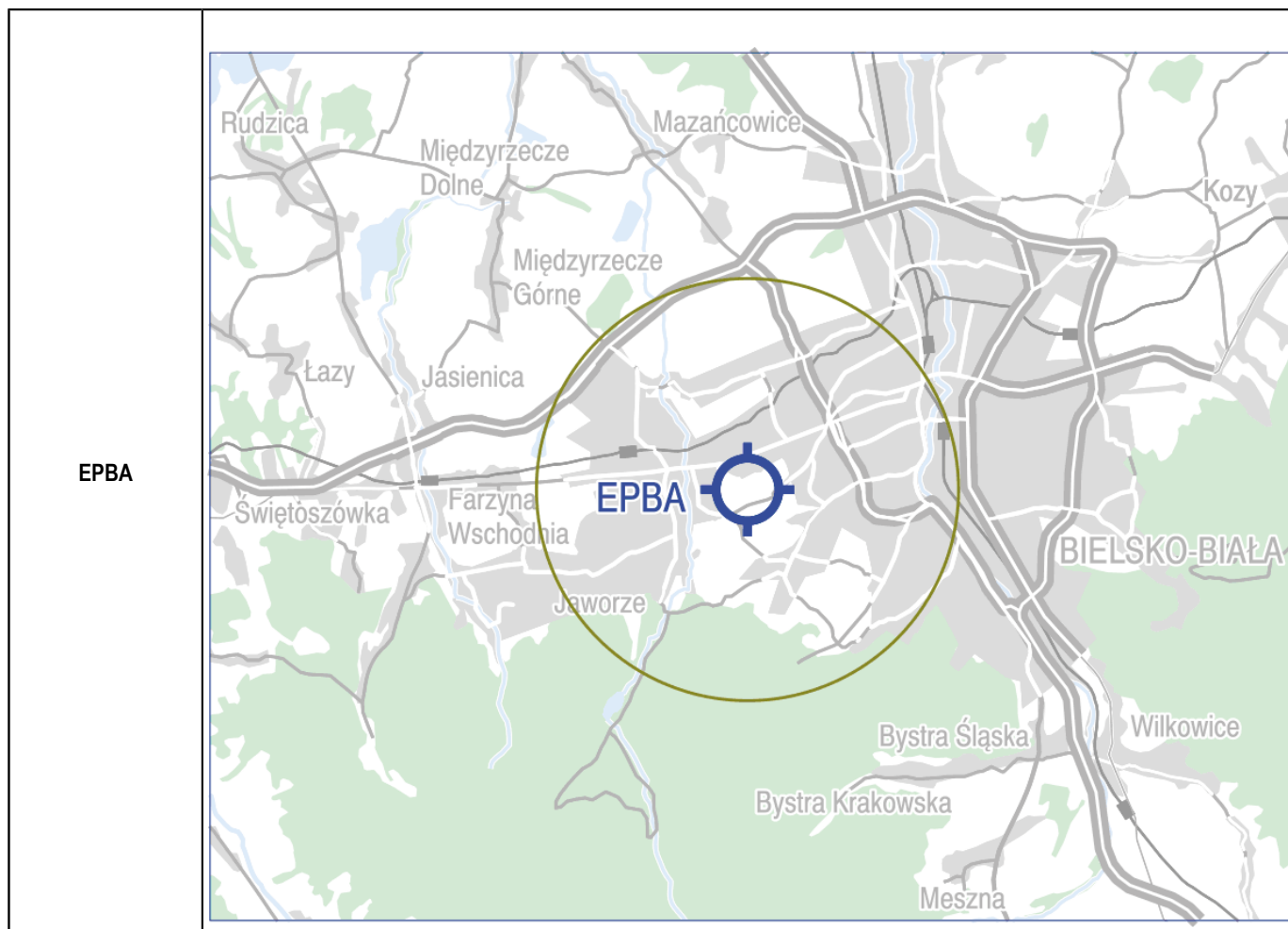
+48-22-574-5769,
+48-81-452-5769,
+48-22-574-5713,
+48-81-452-5713.

5.2. The permission for the use of lasers or other light sources around aerodromes provided with aerodrome flight information service (AFIS) shall be sought at least 14 days in advance of the planned use of lasers or other light sources from the appropriate AFIS provider. Contact details of the appropriate AFIS providers can be found in AIP VFR - AD 4 and AIP IFR - AD 2.

5.3. A request for permission to use lasers or other light sources in the areas around aerodromes entered in the register of military aerodromes and airfields should be made to the Minister of National Defence at least 14 days in advance of the intended use of lasers or other light sources. Contact details of the MIL TWR provider at a particular aerodrome are provided in MIL AIP - AD 4.

Remark: maps showing the above mentioned areas are additionally available on the websites of the Polish Civil Aviation Authority (ULC) and Polish Air Navigation Services Agency.

- — — — — Strefa dla laserów i światel z reflektorów poszukiwawczych / Area for lasers and searchlights
- Strefa dla ogni sztucznych / Area for firework displays
- Strefa dla lampionów i balonów z diodami LED / Area for sky lanterns and LED balloons
- Strefa w której emitowanie lub powodowanie emisji wiązki lasera lub światła z innych źródeł w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować oślnienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty może stworzyć zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego albo życia lub zdrowia załogi lub pasażerów na pokładzie tego statku / Area where an emission or arrangement of emission of laser beams or light from other sources in the direction of an aircraft in a manner that could cause glare, dazzle or halo may pose a hazard to the safety of an aircraft, or life or health of the flight crew or passengers on board the aircraft.



ENROUTE CHART - ICAO
RNAV ROUTES

1 : 1 000 000

02 OCT 2025
AIRAC AMDT 10/25

Correction: AMA, Tracks.

Consult AP 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 LTMA
- Isogonic line
- Alway:
permanent
conditional
- Route designation
Distance in nautical miles between reporting points
Magnetic track
Upper route limit
Lower route limit
- Caution: All always within EPWW FIR between FL56 and FL660 are class C airspace.
- Holding 1.5 min:
between FL105 and FL340 IAS MAX 280 kt
between FL350 and FL660 IAS MAX 340 kt
- 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)
Example: 2 700 feet

* see AP POLAND, ENR 3
* excluding Bydgoszcz TMA, Gdańsk LTMA, Poznań TMA, Olsztyn TMA
* excluding POZNAN/Ławica CTR, POZNAN/Kępczyński MCTR
* excluding Radom TMA
* excluding Heliport CTR
* excluding active Łódź TMA
* excluding active Dąbki MCTR
* excluding Białowieża town

ATC SERVICE	FREQUENCY			ATC SERVICE	FREQUENCY
WARSAWA AOC Warsaw Radar	LOW 112.075 MID 133.800 HIGH 135.000				
Section B	127.000	127.000	CEWICE PAR Cecewice Precision		121.180
Section C	134.075	134.075	CEWICE APP Cecewice Approach		130.430
Section D	135.000	135.000	CEWICE TWR Cecewice Tower		126.755
Section E	127.000	127.000	CEWICE ATIS		126.040
Section F	134.075	134.075	DARŁOWO APP Darłowo Approach		133.005
Section G	135.000	135.000	DARŁOWO TWR Darłowo Tower		129.505
Section H	138.075	138.075	DARŁOWO ATIS		129.840
Section I	139.075	139.075	DESLIN PAR Deslin Precision		118.830
Section J	140.075	140.075	DESLIN APP Deslin Approach		126.255
Section K	141.075	141.075	DESLIN TWR Deslin Tower		126.025
Section L	142.075	142.075	DESLIN ATIS		126.025
Section M	143.075	143.075	DESLIN ATIS		140.350
Section N	144.075	144.075	DESLIN ATIS		140.350
Section O	145.075	145.075	DESLIN ATIS		140.350
Section P	146.075	146.075	DESLIN ATIS		140.350
Section Q	147.075	147.075	DESLIN ATIS		140.350
Section R	148.075	148.075	DESLIN ATIS		140.350
Section S	149.075	149.075	DESLIN ATIS		140.350
Section T	150.075	150.075	DESLIN ATIS		140.350
Section U	151.075	151.075	DESLIN ATIS		140.350
Section V	152.075	152.075	DESLIN ATIS		140.350
Section W	153.075	153.075	DESLIN ATIS		140.350
Section X	154.075	154.075	DESLIN ATIS		140.350
Section Y	155.075	155.075	DESLIN ATIS		140.350
Section Z	156.075	156.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AA	157.075	157.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AB	158.075	158.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AC	159.075	159.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AD	160.075	160.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AE	161.075	161.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AF	162.075	162.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AG	163.075	163.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AH	164.075	164.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AI	165.075	165.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AJ	166.075	166.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AK	167.075	167.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AL	168.075	168.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AM	169.075	169.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AN	170.075	170.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AO	171.075	171.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AP	172.075	172.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AQ	173.075	173.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AR	174.075	174.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AS	175.075	175.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AT	176.075	176.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AU	177.075	177.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AV	178.075	178.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AW	179.075	179.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AX	180.075	180.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AY	181.075	181.075	DESLIN ATIS		140.350
Section AZ	182.075	182.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BA	183.075	183.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BB	184.075	184.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BC	185.075	185.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BD	186.075	186.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BE	187.075	187.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BF	188.075	188.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BG	189.075	189.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BH	190.075	190.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BI	191.075	191.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BJ	192.075	192.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BK	193.075	193.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BL	194.075	194.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BM	195.075	195.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BN	196.075	196.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BO	197.075	197.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BP	198.075	198.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BQ	199.075	199.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BR	200.075	200.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BS	201.075	201.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BT	202.075	202.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BU	203.075	203.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BV	204.075	204.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BW	205.075	205.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BX	206.075	206.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BY	207.075	207.075	DESLIN ATIS		140.350
Section BZ	208.075	208.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CA	209.075	209.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CB	210.075	210.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CC	211.075	211.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CD	212.075	212.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CE	213.075	213.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CF	214.075	214.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CG	215.075	215.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CH	216.075	216.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CI	217.075	217.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CJ	218.075	218.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CK	219.075	219.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CL	220.075	220.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CM	221.075	221.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CN	222.075	222.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CO	223.075	223.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CP	224.075	224.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CQ	225.075	225.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CR	226.075	226.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CS	227.075	227.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CT	228.075	228.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CU	229.075	229.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CV	230.075	230.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CW	231.075	231.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CX	232.075	232.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CY	233.075	233.075	DESLIN ATIS		140.350
Section CZ	234.075	234.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DA	235.075	235.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DB	236.075	236.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DC	237.075	237.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DD	238.075	238.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DE	239.075	239.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DF	240.075	240.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DG	241.075	241.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DH	242.075	242.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DI	243.075	243.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DJ	244.075	244.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DK	245.075	245.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DL	246.075	246.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DM	247.075	247.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DN	248.075	248.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DO	249.075	249.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DP	250.075	250.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DQ	251.075	251.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DR	252.075	252.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DS	253.075	253.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DT	254.075	254.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DU	255.075	255.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DV	256.075	256.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DW	257.075	257.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DX	258.075	258.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DY	259.075	259.075	DESLIN ATIS		140.350
Section DZ	260.075	260.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EA	261.075	261.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EB	262.075	262.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EC	263.075	263.075	DESLIN ATIS		140.350
Section ED	264.075	264.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EE	265.075	265.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EF	266.075	266.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EG	267.075	267.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EH	268.075	268.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EI	269.075	269.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EJ	270.075	270.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EK	271.075	271.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EL	272.075	272.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EM	273.075	273.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EN	274.075	274.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EO	275.075	275.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EP	276.075	276.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EQ	277.075	277.075	DESLIN ATIS		140.350
Section ER	278.075	278.075	DESLIN ATIS		140.350
Section ES	279.075	279.075	DESLIN ATIS		140.350
Section ET	280.075	280.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EU	281.075	281.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EV	282.075	282.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EW	283.075	283.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EX	284.075	284.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EY	285.075	285.075	DESLIN ATIS		140.350
Section EZ	286.075	286.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FA	287.075	287.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FB	288.075	288.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FC	289.075	289.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FD	290.075	290.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FE	291.075	291.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FF	292.075	292.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FG	293.075	293.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FH	294.075	294.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FI	295.075	295.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FJ	296.075	296.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FK	297.075	297.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FL	298.075	298.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FM	299.075	299.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FN	300.075	300.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FO	301.075	301.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FP	302.075	302.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FQ	303.075	303.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FR	304.075	304.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FS	305.075	305.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FT	306.075	306.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FU	307.075	307.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FV	308.075	308.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FW	309.075	309.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FX	310.075	310.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FY	311.075	311.075	DESLIN ATIS		140.350
Section FZ	312.075	312.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GA	313.075	313.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GB	314.075	314.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GC	315.075	315.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GD	316.075	316.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GE	317.075	317.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GF	318.075	318.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GG	319.075	319.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GH	320.075	320.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GI	321.075	321.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GJ	322.075	322.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GK	323.075	323.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GL	324.075	324.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GM	325.075	325.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GN	326.075	326.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GO	327.075	327.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GP	328.075	328.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GQ	329.075	329.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GR	330.075	330.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GS	331.075	331.075	DESLIN ATIS		140.350
Section GT	3				

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

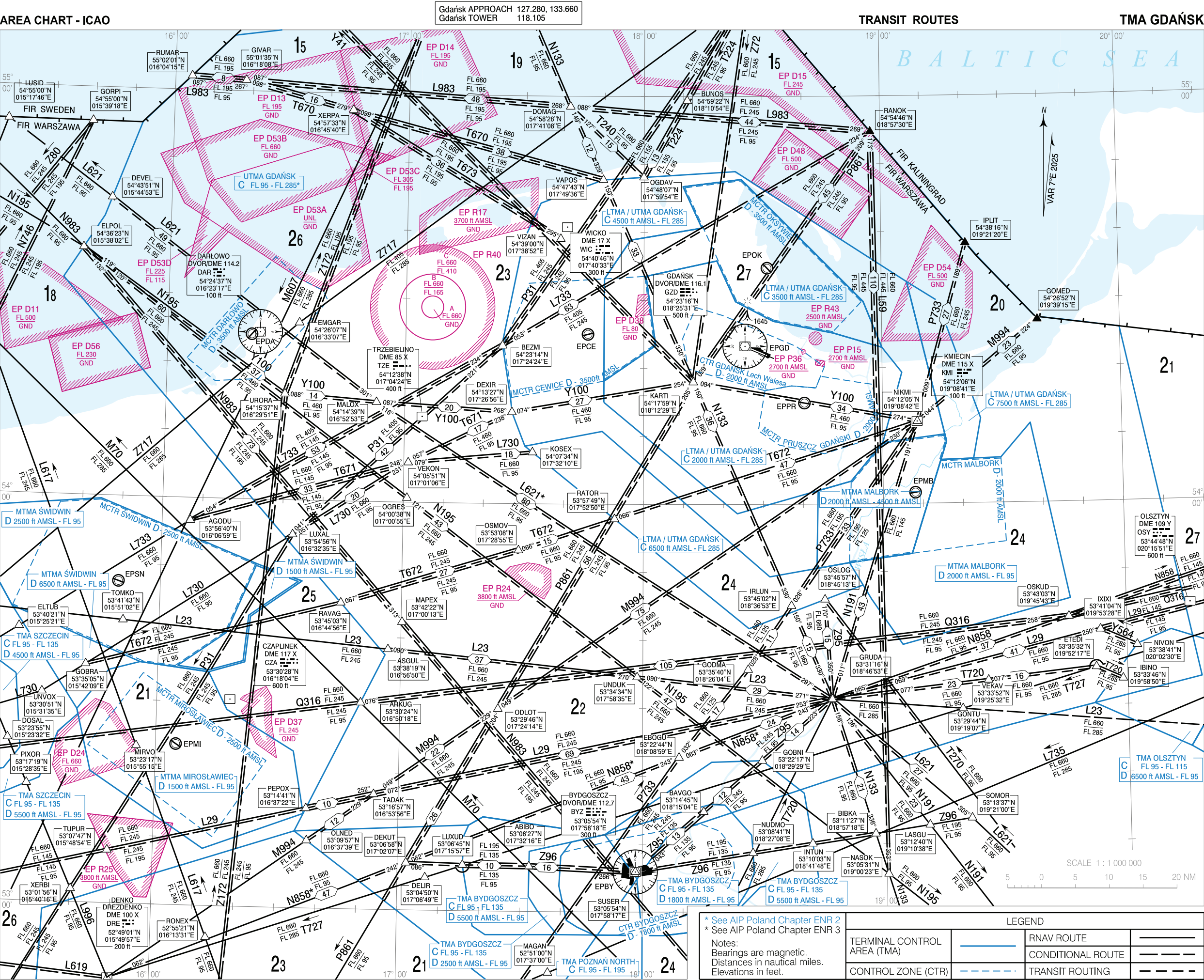
LEGEND		Notes: Bearings are magnetic. Distances in nautical miles. Elevations in feet.
TERMINAL CONTROL AREA (TMA)		
CONTROL ZONE (CTR)		
RNAV ROUTE		
CONDITIONAL ROUTE		
TRANSIT ROUTING		
* See AIP Poland Chapter ENR 3		

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

AREA CHART - ICAO

TRANSIT ROUTES

TMA GDAŃSK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



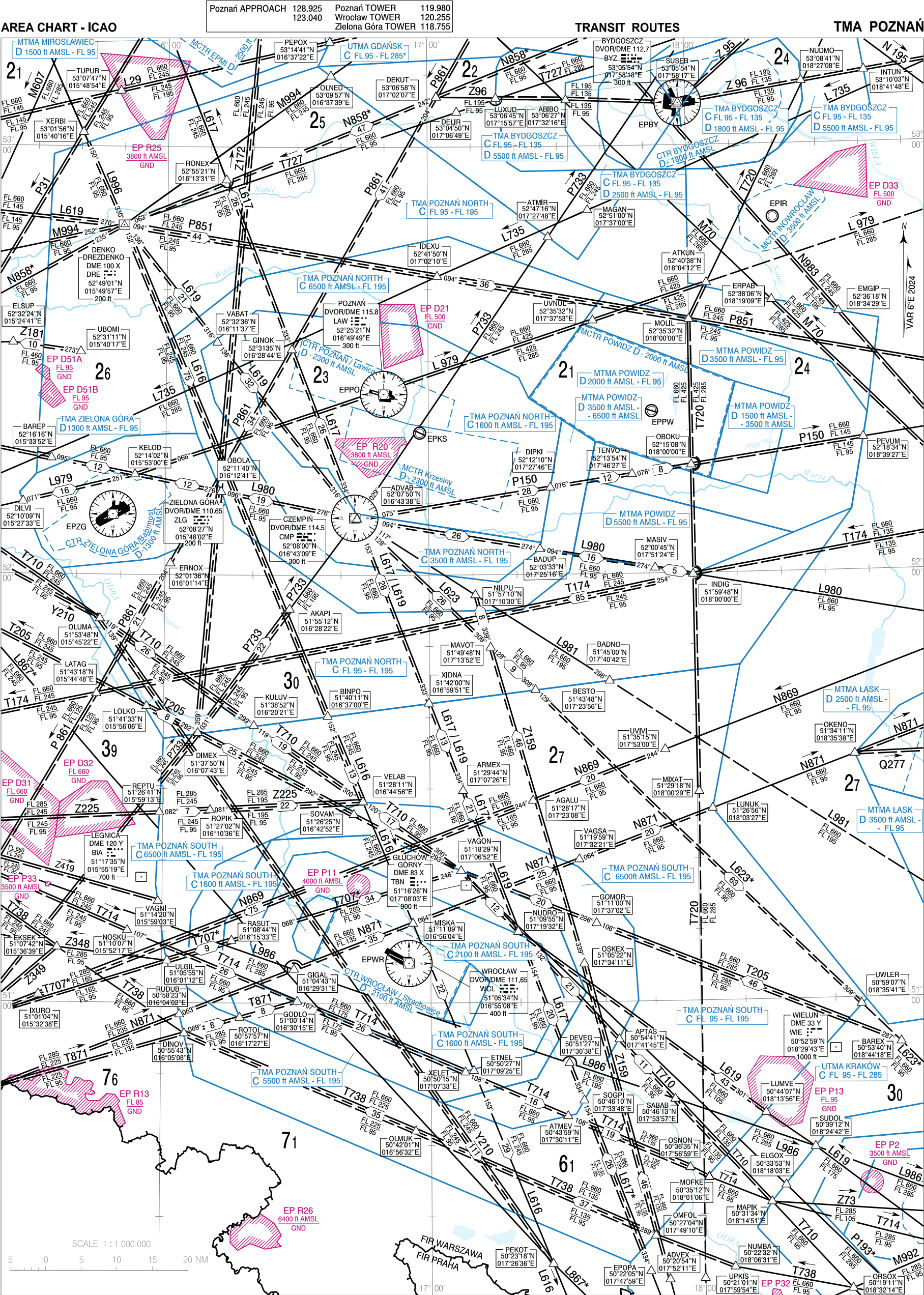
LEGEND		
TERMINAL CONTROL AREA	(TMA)	
CONTROL ZONE	(CTR)	
RNAV ROUTE		
CONDITIONAL ROUTE		
TRANSIT ROUTING		

	TMA RADOM	MTMA RADOM
SECTOR A	D 3500ft AMSL - 4500ft AMSL	D 3500ft AMSL - 4500ft AMSL
SECTOR B	D 4500ft AMSL - 6500ft AMSL	D 4500ft AMSL - 6500ft AMSL
SECTOR C	D 6500ft AMSL - FL 95	D 6500ft AMSL - FL 95
	C FL 95 - FL 115	

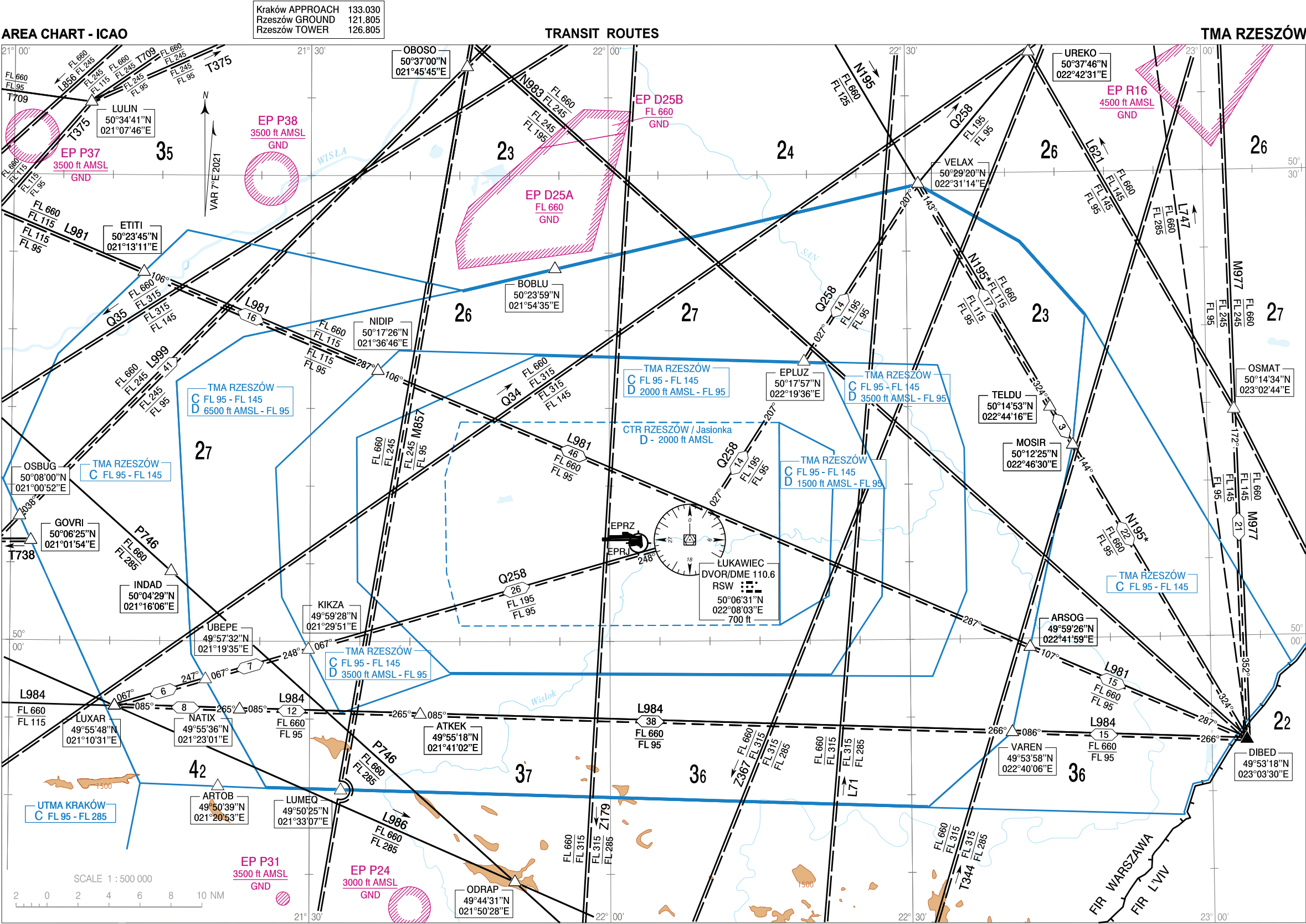
* See AIP Poland Chapter ENR 2

Notes:
Bearings are magnetic.
Distances in nautical miles.
Elevations in feet.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



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.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



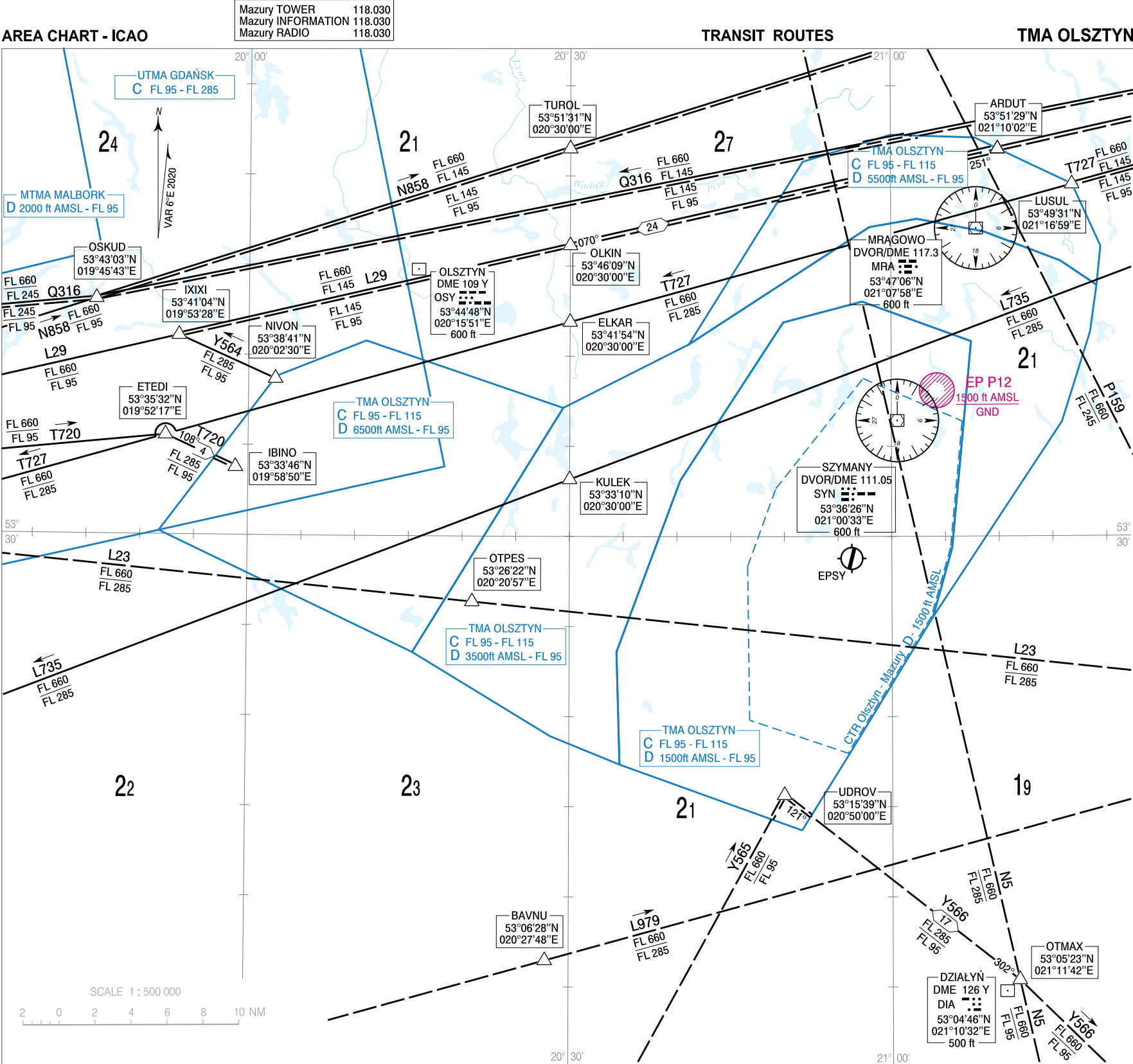
LEGEND	
TERMINAL CONTROL AREA (TMA)	
CONTROL ZONE (CTR)	
RNAV ROUTE	
CONDITIONAL ROUTE	
TRANSIT ROUTING	
MAGNETIC BEARING	335°
DISTANCE IN NAUTICAL MILES	
* See AIP Poland Chapter ENR 3	

Notes:

1. For German airspace classification see AIP Germany.
2. The part of CTR Heringsdorf is available during hours of operation specified in AIP Poland; see chapter ENR 2.1.

Bearings are magnetic.
Distances in nautical miles.
Elevations in feet.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



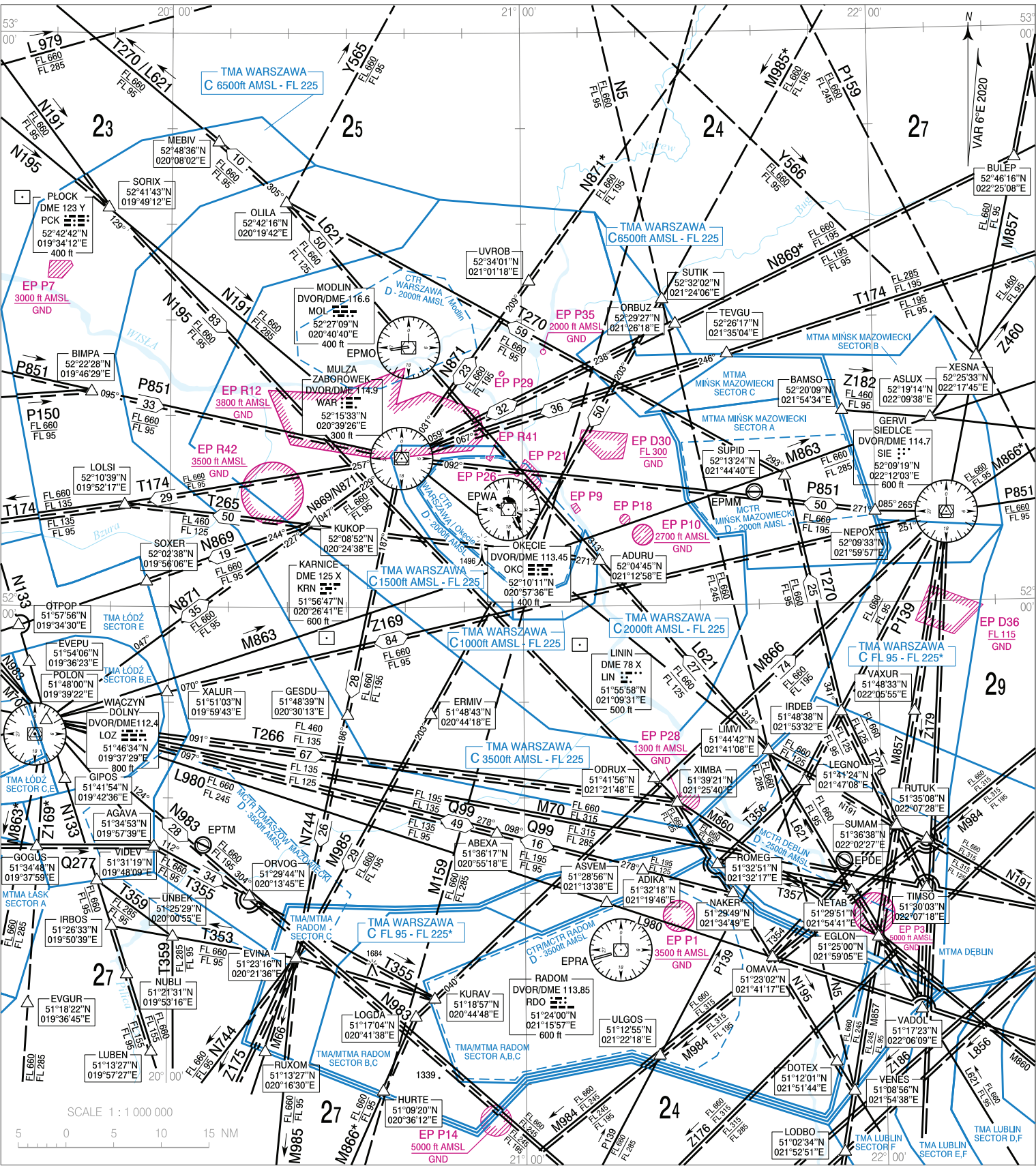
THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

AREA CHART - ICAO

Warszawa APPROACH 125.055, 128.805, 129.380, 135.930
Okęcie TOWER 118.305

TRANSIT ROUTES

TMA WARSZAWA



Correction: BRG.

LEGEND	
TERMINAL CONTROL AREA (TMA/MTMA)	—————
CONTROL ZONE (CTR/MCTR)	- - - - -
RNAV ROUTE	—————
CONDITIONAL ROUTE	—————
TRANSIT ROUTING	—————

* See AIP Poland Chapter ENR 2
* See AIP Poland Chapter ENR 3

Notes:
Bearings are magnetic.
Distances in nautical miles.
Elevations in feet.

Vertical limits of P, D, R areas:

- **EP P9**
1000 ft AMSL
GND
- **EP P21**
2000 ft AMSL
GND
- **EP P29**
1000 ft AMSL
GND
- **EP P18**
2700 ft AMSL
GND
- **EP P26**
2000 ft AMSL
GND
- **EP R41**
700 ft AMSL
GND

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

ATC SURVEILLANCE
MINIMUM ALTITUDE
CHART - ICAO

Gdansk APPROACH 127 280, 133 660
Gdansk TOWER 118 105

AERODROME ELEV 488 ft

TMA GDAŃSK

TRANSITION ALTITUDE 6500 ft

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.

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

Correction: VAR.

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
SECTOR 03	2500 ft	54 29 50.0 N	018 23 09.0 E
		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
SECTOR 04	2600 ft	54 15 12.0 N	017 50 00.0 E
		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.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

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.

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 tylko w godzinach pracy TWR: +48-22-574-7145, +48-52-324-7145, +48-81-452-7145.

8 LOTY KALIBRACYJNE

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

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

7 TRAINING FLIGHTS

IFR training flights within BYDGOSZCZ TMA/CTR allowed only after receiving initial approval from BYDGOSZCZ TWR for a specified time. Contact only during TWR operational hours: +48-22-574-7145, +48-52-324-7145, +48-81-452-7145.

8 CALIBRATION FLIGHTS

Calibration and survey flights within BYDGOSZCZ TMA/CTR with STS/FLTCK in FPL allowed only after receiving initial approval from BYDGOSZCZ TWR for a specified time. Contact only during TWR operational hours: +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 ZAGROZEŃ

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 odbłaskowymi 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

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
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.

EPGD AD 2.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA
EPGD AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

EPGD - GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

EPGD AD 2.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA
EPGD AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	542239N 0182758E
	ARP coordinates and site at AD	linia centralna RWY, 1800 m od THR 29. RWY centre line, 1800 m from THR 29.
2	Odległość, kierunek od miasta	12 km (6,5 NM), BRG 285° GEO.
	Direction and distance from city	12 km (6.5 NM), BRG 285° GEO.
3	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia	488 ft / 23°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	97 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	7° E (2025) / 8' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Tel.: +48-58-348-1154 (sekretariat) Tel.: +48-58-348-1159 (Dyżurny Portu) Tel.: +48-606-268-370 (Dyżurny Portu - kom.) Faks: +48-58-345-2283 (sekretariat) Faks: +48-58-348-1459 (Dyżurny Portu) E-mail: duty@airport.gdansk.pl (Dyżurny Portu) E-mail: dyz.portu@airport.gdansk.pl (Dyżurny Portu) E-mail: airport@airport.gdansk.pl http://www.airport.gdansk.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Phone (office): +48-58-348-1154 Phone (Airport Duty Officer): +48-58-348-1159 Phone (Airport Duty Officer - mobile): +48-606-268-370 Fax (office): +48-58-345-2283 Fax (Airport Duty Officer): +48-58-348-1459 E-mail: duty@airport.gdansk.pl (Airport Duty Officer) E-mail: dyz.portu@airport.gdansk.pl (Airport Duty Officer) E-mail: airport@airport.gdansk.pl http://www.airport.gdansk.pl
7	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)	IFR/VFR
	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	
8	Uwagi	TWR: +48-58-340-7462, +48-81-452-7462 +48-58-340-7469, +48-81-452-7469 (faks)
	Remarks	APP: +48-58-340-7478, +48-81-452-7478

		+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

		TWY centre line lights, RWY protection lights, stop bar lights, intermediate holding position lights and TWY W edge lights have light units equipped with light emitting diodes (LEDs).
--	--	---

EPGD AD 2.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW
EPGD AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

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

EPGD AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPGD AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
GDAŃSK/Lech Wałęsa CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 542900N 0181307E 542747N 0182002E 542313N 0183826E 542013N 0184529E 541849N 0184430E 541706N 0184318E 541725N 0183712E 541644N 0183030E 541956N 0181115E	2000 ft GND	D	GDAŃSK WIEŻA 118.105 MHz PL GDAŃSK TOWER 118.105 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	NIL

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
542424N 0180947E 542900N 0181307E						

EPGD AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPGD 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 GDAŃSK	GDAŃSK ZBLIŻANIE GDAŃSK APPROACH	127.280	NIL	NIL	H24	NIL
		133.660			0500-2200 (0400-2100)	
ATIS	-	129.630	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	GDAŃSK GROUND	131.330	NIL	NIL	0500-2100 (0400-2000)	NIL
TWR GDAŃSK	GDAŃSK WIEŻA GDAŃSK TOWER	118.105	NIL	NIL	H24	NIL

EPGD AD 2.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA
EPGD 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 29 (07°E/JAN 25) CAT IIIB 4 / E	IGDA	110.300 MHz	H24	542256.3N 0182649.3E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.
ILS GP 29	-	335.000 MHz	H24	542217.8N	NIL	NIL	

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/ MLS (VOR/ILS/ MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość/ kanał Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anten nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
				0182908.3E			Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 16 m GP 3.0°
DME 29	IGDA	CH 40X	H24	542217.8N 0182908.3E	500 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM do FL100. Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (07°E/JAN 25)	GZD	116.100 MHz CH 108X	H24	542316.1N 0182531.0E	500 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).

EPGD AD 2.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA EPGD AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

Odcinek 150 m RWY 11/29 rozpoczynający się 1320 m od THR 11 niewidoczny z TWR.

APN nr 6, 7, 8 oraz stanowiska postojowe 9-11, 20-28, 41-45, 80-81, niewidoczne z TWR.

TWY N, TWY M na odcinku wzdłuż Terminala T2, TWY W niewidoczne z TWR.

TWR GDAŃSK w godzinach 0500 - 2100 (0400 - 2000) UTC¹⁾ uruchamia stanowisko GDAŃSK GROUND pracujące na częstotliwości 131,330 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści:

"GROUND is operating on frequency 131.330".

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

Na 20 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z GDAŃSK GROUND na częstotliwości 131,330 MHz (w godzinach pracy służby) lub z GDAŃSK WIEŻA na częstotliwości 118,105 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

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

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

Wydawanie zezwoleń na lot – Datalink Departure Clearance (DCL)

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, GDAŃSK WIEŻA ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (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, załogi powinny utrzymywać stałą łączność powietrze-ziemia z GDAŃSK

1 ATC PROCEDURES AT GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY AERODROME

A segment of 150 m of RWY 11/29 starting 1320 m from THR 11 is invisible from the TWR.

APNs No 6, 7, 8 and parking stands 9-11, 20-28, 41-45, 80-81, are invisible from the TWR.

TWY N, TWY M on the section along Terminal T2, TWY W are invisible from the TWR.

GDAŃSK TWR will open the GDAŃSK GROUND position between 0500 and 2100 (0400 and 2000) UTC¹⁾, operating on 131.330 MHz, after entering the following information in ATIS:

"GROUND is operating on frequency 131.330".

¹⁾ - see GEN 2.1.

1.1 RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

20 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall contact GDAŃSK GROUND on 131.330 MHz (during operational hours) or GDAŃSK TOWER on 118.105 MHz for ATC clearance and report the following details:

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

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

Datalink Departure Clearance (DCL)

In addition to clearances issued via radio, GDAŃSK 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 min (defined standard)
- T1 - 5 min (defined standard)
- T2 - 1 min (defined standard)

After initiating the datalink process, crews shall maintain continuous air-ground communication with GDAŃSK GROUND on 131.330 MHz

GROUND na częstotliwości 131,330 MHz (w godzinach pracy służby) lub GDAŃSK WIEŻA na częstotliwości 118,105 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.

UWAGA:

Zezwolenie na lot może zostać przekazane przez ATC drogą radiową nawet po otrzymaniu Departure Clearance Request (RCD) poprzez datalink.

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

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

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

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

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

1.3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

1.3.1 ODLOTY

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

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

2 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

2.1 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

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

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

TWY L dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m.

TWY M dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m.

Przy zachowaniu specjalnej procedury TWY M (od skrzyżowania z TWY R do wjazdu na stanowisko postojowe 20A) dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 65 m (w przypadku statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m obowiązują specjalne procedury ustanowione przez Zarządzającego lotniskiem. Kołowanie dozwolone wyłącznie w asyście FOLLOW ME).

W przypadku wykorzystania stanowiska postojowego 20A przez statek powietrzny o rozpiętości skrzydeł powyżej 36 m TWY M niedostępna na odcinku od granicy stanowiska 21 z 22 do skrzyżowania z TWY R

(during operational hours) or GDAŃSK TOWER on 118.105 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.

REMARK:

ATC clearance can be issued by ATC via radio even after receiving the Departure Clearance Request (RCD) via datalink.

1.2 RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES AT GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY AERODROME

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

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

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

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

1.3 MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

1.3.1 DEPARTURES

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

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

2 PROCEDURES APPLICABLE AT GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY AERODROME

2.1 TAXIING PROCEDURES

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

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

TWY L is available for aircraft with a wingspan not greater than 36 m.

TWY M is available for aircraft with a wingspan not greater than 36 m.

TWY M (from the intersection with TWY R to the entrance of aircraft stand 20A) is available for aircraft with a wingspan not greater than 65 m under special procedure (for aircraft with a wingspan greater than 36 m, special procedures established by the AD Administrator apply. Taxiing with FOLLOW ME assistance only).

When aircraft stand 20A is used by aircraft with a wingspan greater than 36 m, TWY M is unavailable on the section from boundary of stands 21

(obowiązują specjalne procedury ustanowione przez Zarządzającego lotniskiem).

TWY N dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA

Stanowiska: 5-13, 20-28, 31, 34, 37 - obowiązuje procedura wypychania.

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

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

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

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

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

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

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

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

and 22 to the intersection with TWY R (special procedures established by the AD Administrator apply).

TWY N is available for aircraft with a wingspan not greater than 36 m.

TWY N is available for aircraft with a wingspan not greater than 65 m under special procedure (for aircraft with a wingspan greater than 36 m, special procedures established by the AD Administrator apply. Taxiing with FOLLOW ME assistance only).

When aircraft stand 28 is used by aircraft with a wingspan greater than 36 m, TWY M is not available on the section from stand 26 to the intersection with TWY N (special procedures established by the AD Administrator apply).

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

Aircraft stands 12-13 can be accessed from TWY A5 only.

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

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

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

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

2.2 PARKING AND PUSH-BACK PROCEDURES

Stands: 5-13, 20-28, 31, 34, 37 - push-back procedure is applicable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

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

Dodatkowo, stanowisko do odladzania 50A jest stanowiskiem alternatywnym dla statków o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m. Przy ustawieniu statku powietrznego na stanowisku 50A stanowiska 50 i 51 są niedostępne.

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

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

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

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

Stanowisko do odladzania będzie przydzielane zależnie od przepływu ruchu lotniczego oraz typu statku powietrznego. Kołowanie do stanowiska odladzania zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR/GROUND.

Na APN 5 w celu uniknięcia kolizji załoga kołująca jest odpowiedzialna za monitorowanie ruchu pojazdów oraz osób. Kierowcy pojazdów są odpowiedzialni za monitorowanie ruchu samolotów i zapobieganie kolizjom z samolotem, pojazdem oraz osobami.

Standardowy wjazd i zatrzymanie na stanowisku do odladzania następuje samodzielnie zgodnie z oznakowaniem poziomym i światłami prowadzącymi na stanowisko postojowe. Po wjeździe na APN 5 podczas kołowania na stanowisko do odladzania należy uwzględnić manewr skrętu w prawo w celu ustawienia samolotu nosem do wyjazdu z płyty w kierunku TWY A, zgodnie z oznakowaniem poziomym i oświetleniem nawigacyjnym.

W procesie odladzania asysta FOLLOW ME jest dostępna:

- a. na żądanie załogi samolotu,
- b. w przypadku ustawienia niestandardowego,
- c. w przypadku niewidoczności oznakowania poziomego oraz światel prowadzących na stanowisko postojowe.

W związku z zalegającym (w niewielkiej ilości) na nawierzchni płynem do odladzania należy zachować ostrożność podczas kołowania po płaszczyźnie z powodu możliwości okresowego wystąpienia obniżonego współczynnika szepności.

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

2.3 AIRCRAFT DE-ICING

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

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

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

Communication between a flight crew and the GROUND controller is on VHF 131.330 MHz (GROUND). Outside the GROUND operational hours contact the TWR controller on VHF 118.105 MHz (TOWER).

The request for de-icing shall be notified to the relevant handling agent and TWR/GROUND controller when a clearance for flight is being issued.

The request for start-up/push-back shall be made to the TWR/GROUND controller only when the flight crew is fully ready for the actions (all passengers on board, doors closed, tow-bar connected (if required)).

De-icing stand will be assigned depending on air traffic flow and aircraft type. Taxiing to the de-icing stand to be conducted in accordance with instructions given by the TWR/GROUND controller.

On APN 5, in order to avoid collisions, the taxiing crew is responsible for monitoring the movement of vehicles and people. Vehicle drivers are responsible for monitoring movement of aeroplanes and preventing collisions with an aeroplane, vehicles and people.

Standard entry and stop at the de-icing stand is performed independently in accordance with marking and lights guiding to the aircraft stand. After entering APN 5, when taxiing to the de-icing stand, a right turn manoeuvre should be performed in order to position the aeroplane nose facing the exit from the apron towards TWY A, in accordance with the marking and navigation lights.

During the de-icing process FOLLOW ME assistance is available:

- a. at the request of aeroplane crew,
- b. in case of non-standard position,
- c. in case of invisibility of marking and lights guiding to the parking stand.

Caution should be exercised during taxiing on the de-icing pad due to remains of de-icing fluid which can temporarily lower the friction coefficient.

Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał od personelu naziemnego o zakończeniu procedury odladzania.

Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego postępuje zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR/GROUND.

Niestosowanie się do powyższej procedury przez załogi kołujące do odladzania będzie skutkowało odmową oraz odesłaniem na stanowisko postojowe.

Kontroler TWR/GROUND nie ponosi odpowiedzialności za odladzanie i nie ma kontaktu z agentami obsługi naziemnej zajmującymi się odladzaniem.

2.4 AUTOMATYCZNY SYSTEM DOKOWANIA "SAFEGATE"

Stanowiska postojowe 20, 20A, 21, 22, 23, 24 zostały wyposażone w automatyczny system wprowadzania na stanowisko SAFEDOCK.

SAFEDOCK śledzi poprzeczne oraz wzdłużne położenie samolotu względem osi kołowania do miejsca postoju.

Informacje dotyczące położenia oraz zagrożeń w procedurze dokowania przekazywane są załogom samolotów na wyświetlaczu zainstalowanym na przedłużeniu linii centralnej kołowania wprowadzającej na stanowisko postojowe.

After the de-icing procedure has been completed the flight crew shall be informed by the ground personnel about the completion.

After the de-icing procedure has been completed the flight crew shall follow the TWR/GROUND controller's instructions.

Flight crews taxiing to de-ice but not following the above procedure will not be admitted and will be sent back to the aircraft stand.

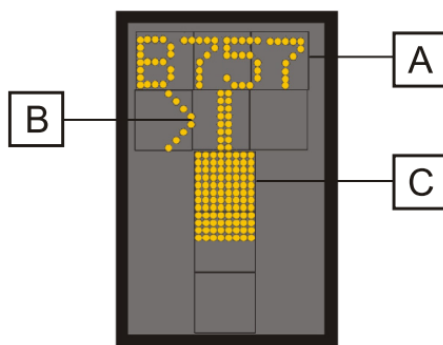
The TWR/GROUND controller is not responsible for de-icing and has no contact with the handling agents providing the de-icing.

2.4 AUTOMATED DOCKING SYSTEM "SAFEGATE"

Aircraft stands 20, 20A, 21, 22, 23, 24 are equipped with the automated docking guidance system SAFEDOCK.

SAFEDOCK tracks the crosswise and longitudinal aircraft position relative to the aircraft stand taxilane.

Information regarding the aircraft position and risks in the docking procedure is provided to flight crews on a display located at the extended centre line of an aircraft stand taxilane.



A. WYŚWIETLACZ ALFANUMERYCZNY / ALPHANUMERIC DISPLAY

ACFT type	typ samolotu (wcześniej zdefiniowany przez obsługę)	aircraft type (previously defined by the operator)
WAIT / VIEW / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
WAIT / GATE / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
SLOW DOWN	zbyt duża prędkość podczas kołowania na stanowisko	aircraft approach speed too fast for docking
ACFT type and SLOW	a) złe warunki pogodowe - zmniejszona widzialność b) utrata kontaktu z samolotem podczas kołowania	a) bad weather conditions - reduced visibility b) loss of contact with the aircraft during docking
STOP	konieczność nagłego zatrzymania (Emergency)	aircraft to be stopped immediately (emergency stop)
STOP / ID / FAIL	zatrzymanie z powodu niepowodzenia identyfikacji samolotu	aircraft to be stopped due to failed aircraft identification
STOP / SBU	zbyt duże odchylenie od linii centralnej w zasięgu ostatnich 2 metrów od punktu zatrzymania	aircraft far off the centre line within 2 m to the stop position
STOP / TOO / FAST	zatrzymanie z powodu zbyt dużej prędkości kołowania	aircraft to be stopped due to taxiing speed too fast
STOP następnie/next OK	prawidłowe zatrzymanie w punkcie zatrzymania	aircraft stopped in the correct position
TOO FAR	samolot przekroczył punkt zatrzymania (odległość powyżej 1 metra)	aircraft stopped too far past the stop position (distance more than 1 m)
CHOCK ON	podstawki (informacja pojawia się po 3 minutach)	chocks placed (information to appear after 3 minutes)

B. NAPROWADZANIE AZYMUTALNE / AZIMUTH GUIDANCE

	Technika laserowego skanowania pozwala na użycie systemu przez załogę z obydwu foteli.	Laser scanning technology allows the system to be used from both pilot positions.
--	--	---

C. POLE WSKAŹNIKA ZBLIŻANIA / APPROACH DISTANCE FIELD

	Wskazuje odległość do punktu zatrzymania.	The indicator shows the remaining distance to the stop position.
--	---	--

2.4.1 RUTYNOWE CZYNNOŚCI PODCZAS DOKOWANIA PRZY UŻYCIU SYSTEMU

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

Ruchome strzałki wskazują uaktywnienie się systemu.

Kołować zgodnie z linią prowadzącą.

Wyświetlenie się żółtego pola wskaźnika zbliżania oznacza przechwycenie samolotu przez system.

Obserwować czerwone i żółte strzałki naprowadzania kierunkowego. Żółte strzałki po obu stronach żółtej linii centralnej oznaczają właściwą pozycję azymutalną.

W odległości 15 metrów od punktu zatrzymania, wyświetla się dystans do przebycia poprzez wyłączenie kolejnych rzędów wskaźników LED. Na wyświetlaczu podana również zostaje wartość liczbową (metry) przedstawiającą odległość do zatrzymania.

Osiągnięcie przez samolot prawidłowej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się na wyświetlaczu komunikatu STOP oraz czerwonych prostokątów na zewnętrznych krawędziach pola prowadzenia.

Gdy samolot zostanie prawidłowo zaparkowany, po kilku sekundach na wyświetlaczu pojawi się komunikat "OK".

Po 3 minutach od podstawienia podstawek pod przednią gołęń na wyświetlaczu pojawi się napis "CHOCK ON".

EMERGENCY STOP: w przypadku pojawienia się czerwonego napisu STOP oraz czerwonych strzałek po obydwu stronach prowadzenia azymutowego konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie samolotu.

2.4.2 PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA

Sygnały przekazywane przez koordynatora ruchu naziemnego muszą być traktowane przez pilota jako nadrzędne w stosunku do informacji przekazywanych przez system SAFEDOCK.

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

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

Kiedy samolot nie zostanie wykryty przez system SAFEDOCK (brak żółtego pola zbliżania) pilot musi zatrzymać samolot w bezpiecznej odległości od rękawa.

2.5 ZABEZPIECZENIE STATKU POWIETRZNEGO

Za prawidłowe zabezpieczenie statku powietrznego odpowiedzialna jest załoga statku powietrznego lub upoważniony agent obsługi naziemnej.

2.6 INNE OGRANICZENIA

NIL

2.4.1 ROUTINE TO BE FOLLOWED WHEN USING THE SYSTEM

Check that the correct aircraft type is displayed on the display.

Flashing arrows indicate that the system has been activated.

The lead-in line is to be followed.

The appearance of the yellow approach indicator field indicates that the aeroplane has been identified by the system.

Observe the red and yellow azimuth guidance arrows. The yellow arrows on both sides of the centre line indicate the correct azimuth position.

At a distance of 15 metres from the stop position, the remaining distance to go is indicated by switching off successive rows of LED indicators. The display shows also the number of remaining metres to go.

Reaching the correct stop position is indicated by displaying a STOP message and red rectangles on the outer edges of the centre line lead field.

When the aeroplane is docked in the correct position, the display will show an OK message after a few seconds.

3 minutes after placing chocks under the nose gear, the display will show a CHOCK ON message.

EMERGENCY STOP: when a red STOP message and red arrows appear on both sides of the azimuth guidance line, the aeroplane is to be stopped immediately.

2.4.2 SAFETY PROCEDURES DURING DOCKING

Signals given by the marshaller must be considered by the pilot superior to information indicated by the SAFEDOCK system.

In the event of malfunction of the SAFEDOCK system or at the pilot's request, the docking of the aeroplane on a stand equipped with the system may be carried out with marshalling assistance.

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

If the aeroplane has not been detected by the SAFEDOCK system (no yellow approach distance field), the pilot must stop the aeroplane at a safe distance from the air bridge.

2.5 PROTECTION OF AIRCRAFT

The adequate protection of an aircraft is the responsibility of the flight crew or authorised ground agent staff.

2.6 OTHER RESTRICTIONS

NIL

**EPGD AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU
EPGD AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

1 PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE

Ze względu na ograniczenia hałasu na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:

Odloty (H24)

1. RWY 29
2. RWY 11

Zmniejszenie uciążliwości hałasu nie może być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:

- a. jeżeli RWY nie jest czysta i sucha, tj. ujemnie oddziałuje na nią pokrycie śniegiem, stopniałym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;
- b. przy lądowaniu w warunkach, gdy pułap chmur jest niższy niż 150 m nad wzniesieniem lotniska albo do startu lub lądowania, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1900 m;
- c. kiedy został zgłoszony lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty;
- d. gdy składowa wiatru bocznego, włączając poryw, przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylnego, włączając poryw, przekracza 9 km/h (5 kt).

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

2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU

Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy powinni stosować procedury ograniczania hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego w celu zmniejszenia poziomu hałasu w bezpośredniej okolicy lotniska.

Odloty z RWY 11 oraz RWY 29 należy wykonywać następująco: dla lotów IFR zgodnie z procedurą SID RWY 11 i RWY 29 opublikowaną w AIP do osiągnięcia 3500 ft AAL (3989 ft AMSL), a następnie wykonać zakręt zgodnie z instrukcjami służby kontroli ruchu lotniczego. Procedura ta nie dotyczy samolotów turbośmigłowych oraz o lekkiej kategorii w śladzie turbulencji (obie łącznie) lub statków powietrznych zaplanowanych na wysokości przelotu poniżej 4500 ft AMSL.

W przypadku statków powietrznych o MTOM przekraczającej 7000 kg obowiązuje zasada, że wykonując podejście z widocznością nie można schodzić poniżej 2500 ft AMSL przed stabilizacją na linii centralnej RWY.

W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego należy stosować odloty z RWY 11 oraz RWY 29 według przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP1), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej – Operacje statków powietrznych, tom I – Procedury lotu, część I, dział 7.

3 OGRANICZENIE EMISJI HAŁASU

W celu zmniejszenia emisji hałasu zabrania się stosowania maksymalnego rewersu silników w czasie lądowania, z wyjątkiem względów bezpieczeństwa i stosowanie wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu RWY.

1 NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

Due to noise abatement requirements the following preferential RWY system is in force at GDAŃSK im. Lecha Wałęsy aerodrome:

Departures (H24)

1. RWY 29
2. RWY 11

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

- a. if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water or mud, rubber, oil or other substances;
- b. for landing in conditions, when the ceiling is lower than 150 m above aerodrome elevation or when the horizontal visibility is less than 1900 m;
- c. when windshear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure;
- d. when the cross-wind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt), or the tail-wind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt).

Exceptions to the above rules will be applied only in emergency situations for reducing the arrival route.

2 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Aircraft operators conducting flight operations at GDAŃSK im. Lecha Wałęsy aerodrome should apply noise abatement procedures adequate for the relevant aircraft type to reduce the aircraft noise level in close proximity to the aerodrome.

Departures from RWY 11 and RWY 29 shall be carried out in the following manner: for IFR flights according to SID RWY 11 and RWY 29 procedures published in the AIP to reach 3500 ft AAL (3989 ft AMSL) and then execute a turn as instructed by ATC. The procedure shall not apply to turboprop aeroplanes and light wake turbulence category aeroplanes (including both) or aircraft planned at a crossing altitude below 4500 ft AMSL.

For aircraft with a MTOM exceeding 7000 kg flight crews shall adhere to the principle that in visual approaches they cannot descend below 2500 ft AMSL before being established on the extended RWY centre line.

If no noise abatement procedures adapted to the relevant aircraft type are available, departures from RWY 11 and RWY 29 shall be carried out in accordance with the example noise abatement procedure for the departure climb (NADP1), in accordance with Chapter 3 ICAO Doc 8168 Aircraft Operations Vol. I – Flight Procedures, Part I, Section 7.

3 NOISE EMISSION REDUCTION

In order to reduce noise emission, it is forbidden to use the maximum reverse thrust during landing except for safety reasons, carry out a longer landing roll and reduce engine power during take-off by using the full RWY length.

Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną mocą silników.

Czas pracy urządzeń pokładowych (w tym klimatyzacji), APU bądź korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU powinien być ograniczony do minimum. Preferowane korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU.

Uruchamianie silników statków powietrznych niezwiązane z operacją startu jest dopuszczalne w koniecznych i w pełni uzasadnionych przypadkach jedynie na minimalnej mocy.

Wszelkie próby silników dopuszczalne po uzyskaniu zezwolenia od Dyżurnego Operacyjnego Portu przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

4 LOKALNE OGRANICZENIA DOTYCZĄCE WYKONYWANIA OPERACJI W GODZINACH 2100–0500 (2000–0400) UTC¹⁾

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ wymaga się redukcji mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu RWY. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ zabronione jest wykonywanie lotów szkolnych/treningowych, próbnych oraz technicznych.

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

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ uruchamianie silników statków powietrznych niezwiązane z operacją startu (próba na biegu jałowym) jest dopuszczalne podczas bieżącej obsługi przedlotowej statku powietrznego.

5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

Zarządzający lotniskiem GDAŃSK im. Lecha Wałęsy informuje, że prowadzi stały monitoring hałasu na podstawie 4 stałych punktów pomiarowych.

Nr punktu/Point No	Współrzędne/Coordinates
1	542212.57N 0182410.29E
2	542347.57N 0182421.21E
3	542131.24N 0182935.48E
4	542040.27N 0183640.03E

Operatorzy statków powietrznych zobowiązani są do włączania transponderów ADS-B przed przylotem/odlotem do/z lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy.

6 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

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

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

Technika CDA:

1. Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemienia.

Self-powered aircraft shall taxi on the APNs with minimum engine power.

The operating time of on-board equipment (including air-conditioning), APUs or the use of GPUs should be reduced to the minimum. The use of external GPUs is preferred.

Engine start-up not related to a take-off operation is permitted in necessary and fully justified cases only with minimum power use.

Any engine tests are allowed only with the approval of the Airport Duty Officer, provided they are carried out with great caution.

4 LOCAL RESTRICTIONS RELATED TO OPERATIONS CONDUCTED BETWEEN 2100–0500 (2000–0400) UTC¹⁾

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ reduction of engine power during take-off by using the full RWY length is required. This restriction does not apply in emergency situations.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ training/school, test and technical flights are prohibited.

Flight crews are advised to reduce the use of reverse thrust after landing between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾. This restriction does not apply in emergency situations.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ engine start-up not related to a take-off operation (engine check with idle power set) is permitted while conducting Pre-Flight Check procedures.

5 MONITORING AIRCRAFT NOISE

The administration of GDAŃSK im. Lecha Wałęsy aerodrome informs that a constant monitoring of aircraft noise is carried out using four permanent measuring points.

Aircraft operators are required to operate ADS-B transponders before arrival at/departure from GDAŃSK im. Lecha Wałęsy aerodrome.

6 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 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 emissions.

CDA technique:

1. Arrange descent to pass 7000 ft AMSL in distance not greater than 25 NM to touchdown.

2. Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.
3. Na lub przed pozycją z wiatrem utrzymywać prędkość IAS 220 kt lub minimalną prędkość czystej konfiguracji (w zależności od tego, która jest wyższa).

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

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

2. Expect NM information or base leg information from ATC at or above altitude 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
3. At or before downwind position maintain IAS 220 kt or minimum clean speed, whichever is greater.

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

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

EPGD AD 2.22 PROCEDURY LOTU EPGD AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy (TMA GDAŃSK), organ kontroli ruchu lotniczego pełniący funkcję kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:

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

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

1 PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA GDAŃSK

W TMA GDAŃSK obowiązuje następująca ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych lądujących na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy:

Po ustabilizowaniu w wiązce ILS CAT II or LOC RWY 29 ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 4 NM DME IGDA.

Dla podejścia VOR RWY 29 po ustabilizowaniu na prostej ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 7 NM DME GZD.

Dla podejścia VOR RWY 11 po ustabilizowaniu na prostej ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 4 NM DME GZD.

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

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

APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT

In order to facilitate air traffic within Terminal Control Area of GDAŃSK im. Lecha Wałęsy aerodrome (GDAŃSK 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) while expressing distance in navigation,
- b. feet (ft) while expressing altitudes, heights and elevations,
- c. knots (kt) while expressing horizontal speed,
- d. feet per minute while expressing vertical speed.

The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1 only at the request of the flight crew submitted by radio on initial contact with the unit executing Approach Control within the GDAŃSK TMA.

1 SPEED REDUCTION PROCEDURE FOR GDAŃSK TMA

The following general speed reduction procedure is mandatory in the GDAŃSK TMA for aircraft landing at GDAŃSK im. Lecha Wałęsy aerodrome:

After establishing on ILS CAT II or LOC RWY 29 reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 4 NM DME IGDA.

When performing a VOR approach RWY 29, after establishing on a straight-in, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 7 NM DME GZD.

When performing a VOR approach RWY 11, after establishing on a straight-in, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 4 NM DME GZD.

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

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

2 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA GDAŃSK zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania. Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA GDAŃSK podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC – patrz ENR 6.3.1-1.

W TMA GDAŃSK wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy. Procedury RNAV STAR kończą się w punktach IAF, które są jednocześnie punktami rozpoczęcia segmentów początkowych w procedurach podejścia do lądowania.

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

W procedurach SID RNAV 1 w TMA GDAŃSK przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodne z PANS-OPS (ICAO Doc 8168 tom II) część I, sekcja 3, rozdział 3, dodatek 3, czyli: 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla lotniska EPGD.

Ze względu na fakt, iż znaczący odsetek statków powietrznych wykonujących operacje na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy nie posiada uprawnień do wykonywania operacji RNAV 1 oraz biorąc pod uwagę, że wszystkie trajektorie procedur SID i STAR RNAV 1 przebiegają powyżej MSA/MVA oraz uwzględniając, że w TMA GDAŃSK jest zapewniany monitoring radarowy w celu poprawy/ usprawnienia przepływu ruchu lotniczego i obciążenia kontrolerów ruchu lotniczego, dopuszcza się aby statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji B-RNAV wykonywały loty zgodnie z trajektoriami procedur RNAV 1. Pozwoli to na znaczną redukcję łączności radiowo-telefonicznej. W tym zakresie obowiązują następujące warunki dodatkowe:

UWAGA 1: Statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji B-RNAV, wyposażone w system B-RNAV bez nawigacyjnej bazy danych i/lub wymagające ręcznego wprowadzania danych trasy są wyłączone ze stosowania i wykorzystania procedur RNAV 1. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji należy ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC. Dla takich statków powietrznych będzie zapewnione wektorowanie radarowe, zazwyczaj po trasie zgodnej z opublikowanymi procedurami. Takie statki powietrzne mogą również spodziewać się opóźnień lub wydłużenia trasy lotu podczas godzin szczytu ruchu lotniczego.

UWAGA 2: Kontrolerzy ruchu lotniczego będą zachowywać szczególną uwagę podczas monitorowania ruchu niedopuszczonego do wykonywania operacji RNAV 1. W razie wystąpienia jakichkolwiek problemów będą stosować wektorowanie radarowe.

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

W miarę możliwości ATC 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.

Informacje dotyczące planowania wysokości lotu: załogi statków powietrznych powinny brać pod uwagę możliwość otrzymania zezwolenia na niżanie zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi

2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the GDAŃSK TMA, radar approach control service is provided. Minimum radar vectoring altitudes within the GDAŃSK TMA are shown on the ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – see ENR 6.3.1-1.

Within the GDAŃSK TMA, RNAV 1 SID and STAR procedures are applicable for each RWY of GDAŃSK im. Lecha Wałęsy aerodrome. The RNAV STARs terminate at the IAFs which are also points of the beginning of the initial segments in the instrument approach procedures.

The RNAV SID and STAR procedures within the GDAŃSK TMA were designed according to RNAV 1 criteria. The procedures may be flown only by aircraft approved for RNAV 1 operations.

For the RNAV 1 SID procedures within the GDAŃSK TMA, the angle of bank (AOB) taken into consideration is in accordance with PANS-OPS (ICAO Doc 8168, Vol. II) Part I, Section 3, Chapter 3, Appendix 3. That is: 15° up to 1000 ft over DER ELEV, 20° above 1000 ft up to 3000 ft over DER ELEV and 25° above 3000 ft over DER ELEV. It is applicable to all SIDs for EPGD aerodrome.

Due to the fact that a significant percentage of aircraft operating at GDAŃSK im. Lecha Wałęsy aerodrome is not approved for RNAV 1 operations, all RNAV 1 SID and STAR are above MSA/MVA, and radar monitoring is provided within the GDAŃSK TMA to enhance air traffic flows and reduce air traffic controllers' workload, aircraft approved for B-RNAV operations are only allowed to follow the trajectories of RNAV 1 procedures. This will allow for high reduction in RTF communication. The following additional conditions apply:

REMARK 1: Aircraft approved only for B-RNAV operations, equipped with B-RNAV system without navigation databases and/or requiring en-route data to be put in manually are exempted from the application of RNAV 1 procedures. In such circumstances, ATC shall be advised upon first contact. Radar vectoring will be provided usually along published procedures. Such aircraft may expect delays and/or extended routing during peak hours.

REMARK 2: Air traffic controllers will pay particular attention when monitoring traffic not approved for RNAV 1 operations. In the event that any problems occur, radar vectoring will be provided.

All holding patterns within the GDAŃSK TMA are to be flown as instructed by ATC. These procedures are also available for aircraft not approved for RNAV 1 operations.

Whenever possible, ATC will provide direct routing/shortcuts, especially during off-peak hours. The turn to final approach is usually performed with radar vectoring to expedite traffic handling and for separation.

Vertical planning information: flight crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on the STAR charts. The current descent clearance will be issued by ATC. If possible, a CDA technique should be applied.

na mapach procedur STAR. Bieżące zezwolenie na zniżanie będzie podane przez ATC. W miarę możliwości należy stosować technikę CDA.

2.1 PROCEDURA OGÓLNA RCF 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 DVOR/DME GZD. Na tym DVOR zniżyć się do wysokości 4000 ft AMSL (w przypadku nieudanego podejścia utrzymywać 3000 ft AMSL), a następnie skierować się do REP UVRIK (IF) VOR RWY 11 (RDL 286° MAG / 10,0 NM DVOR/DME GZD) lub do REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 i VOR RWY 29 (RDL 106° MAG / 16,0 NM DVOR/DME GZD), po czym wykonać podejście i lądowanie na najdogodniejszej RWY w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności (ILS, VOR RWY 29 lub VOR RWY 11).

W przypadku nieudanego podejścia na RWY 11 i utraty łączności - ustawić transponder na kod 7600, wznoszenie z kursem 109° do osiągnięcia 5000 ft AMSL, wykonać zakręt w prawo na punkt GD809 a następnie kontynuować lot profilem STAR RWY 11 do podejścia RWY 11 z dalszym zniżaniem po punkcie GD803.

W przypadku nieudanego podejścia na RWY 29 i utraty łączności - ustawić transponder na kod 7600, wznoszenie z kursem 289° do osiągnięcia 5000 ft AMSL z osiągnięciem przed UVRIK, wykonać zakręt w lewo na na punkt GD909 a następnie kontynuować lot profilem STAR RWY 29 do podejścia RWY 29 z dalszym zniżaniem po punkcie GD903.

3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

Wykaz punktów VFR dla lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
GOLF	542228N 0184644E	Falochron przy ujściu Wisły Śmiałej Breakwater at the mouth of the Wisła Śmiała River
INDIA	542816N 0181835E	Zachodni skraj jeziora Marchowo Western edge of Lake Marchowo
MIKE	542641N 0183240E	Opera Leśna w Sopocie Opera Leśna in Sopot
NOVEMBER	542442N 0182906E	Centrum handlowe Shopping centre
SIERRA	542042N 0182606E	Pałac w m. Leżno Palace in Leżno
X-RAY	541634N 0182922E	Pln.- wsch. skraj jez. Kolbudy koło m. Kolbudy North-eastern edge of Lake Kolbudy near Kolbudy
ZULU	541930N 0181101E	Poł.-zach. skraj jez. Karczemne koło m. Kartuzy South-western edge of Lake Karczemne near Kartuzy

3.1 WLOT DO CTR W LOCIE VFR

Przed wlotem w CTR EPGD (nie wyżej niż 1500 ft AMSL).

Załoga wykonująca lot VFR powinna nawiązać łączność radiową z TWR GDAŃSK nie później niż nad następującymi punktami:

GOLF, INDIA, MIKE, X-RAY, ZULU.

3.2 PUNKTY I PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

2.1 GENERAL RCF PROCEDURE FOR ARRIVING AIRCRAFT DURING FLIGHTS OTHER THAN STARS

Set the transponder to code 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed to DVOR/DME GZD. Over this DVOR, descend to 4000 ft AMSL (in case of missed approach, maintain 3000 ft AMSL) and then proceed to REP UVRIK (IF) VOR RWY 11 (RDL 286° MAG / 10.0 NM DVOR/DME GZD) or REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 and VOR RWY 29 (RDL 106° MAG / 16.0 NM DVOR/DME GZD). Thereafter execute approach and land on the most convenient RWY depending on the wind direction and other conditions (ILS, VOR RWY 29 or VOR RWY 11).

In case of missed approach on RWY 11 and radio communication loss – set the transponder to code 7600, climbing on course of 109° to reach 5000 ft AMSL, make a right turn on GD809 point then continue flight according to STAR RWY 11 to RWY 11 approach with further descending after GD803 point.

In case of missed approach on RWY 29 and radio communication loss – set the transponder to code 7600, climbing on course of 289° to reach 5000 ft AMSL to reach before UVRIK, make a left turn on GD909 point then continue flight according to STAR RWY 29 to RWY 29 approach with further descending after GD903 point.

3 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

List of VFR points for GDAŃSK im. Lecha Wałęsy aerodrome:

3.1 ENTRY INTO CTR IN VFR FLIGHT

Before entering EPGD CTR (not higher than 1500 ft AMSL).

Crew conducting VFR flight shall establish radio contact with GDAŃSK TWR not later than over the following points:

GOLF, INDIA, MIKE, X-RAY, ZULU.

3.2 VFR POINTS AND HOLDING PROCEDURES

In case of congestion of air traffic, aircraft conducting VFR flight may be instructed to hold at one of the following points:

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

GOLF, INDIA, MIKE, NOVEMBER, SIERRA, X-RAY, ZULU.

4 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

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

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

5 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

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

5.2. Zaleca się, aby w zależności od przydzielonego stanowiska postojowego załogi śmigłowców wykonujące lądowanie na RWY 11/29 wybierały jako miejsce końcowego podejścia i przyziemienia odpowiednio:

- skrzyżowanie dróg kołowania E i F z RWY 11/29, następnie zwolniły RWY najbliższą wolną drogą kołowania - stanowiska postojowe na APN 1, 2, 3, 5;
- THR 29, kołowanie (podlot) drogami kołowania A1, J, K - do baz operacyjnych LPR, Straży Granicznej lub wyznaczonych stanowisk postojowych na APN 6.

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

5.4. Śmigłowce niewymagające rozbiegu mogą zająć:

- RWY 11 przez TWY E,
- RWY 29 przez TWY D, F.

GOLF, INDIA, MIKE, NOVEMBER, SIERRA, X-RAY, ZULU.

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 such as medical, search and rescue as well as firefighting flights, the following conditions apply:

- a. the flight will be performed during daytime only,
- b. the flight will be performed clear of clouds and in visual reference to terrain,
- c. ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,
- d. the ceiling is not less than 600 ft,
- e. the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.

5 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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

5.2. It is recommended that, depending on the assigned aircraft parking stand, the helicopter crew landing on RWY 11/29 choose for final approach and touchdown respectively:

- the crossing of taxiways E, F and RWY 11/29, then vacate the RWY by the nearest available TWY – aircraft stands on APN 1, 2, 3, 5;
- THR 29, taxiing (air taxiing) on taxiways A1, J, K - to the operational base of Medical Air Rescue, Border Guard or designated parking stands on APN 6.

5.3. For an expeditious flow of air traffic, crews of skid-fitted helicopters shall not touchdown but descent till air taxi altitude and vacate the landing zone as soon as possible into the assigned TWY if not instructed otherwise by GDAŃSK TWR.

5.4. Helicopters that do not require rolling take-off may occupy:

- RWY 11 by TWY E,
- RWY 29 by TWY D, F.

5.5. Należy zapewnić stanowisko postojowe o wymiarach nie mniejszych niż okrąg o średnicy 2D największego śmigłowca, do obsługi którego stanowisko jest przeznaczone.

6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

6.0.1. RWY 29 pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń może być wykorzystywana do wykonywania operacji w CAT: II, IIIA i IIIB przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS CAT III nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora.

6.0.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

6.0.2.1. Wprowadzanie LVP nastąpi gdy którykolwiek RVR spadnie poniżej 550 m i/lub pułap chmur spadnie do 200 ft lub poniżej.

6.0.2.2. Odwołanie LVP nastąpi gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i/lub pułap chmur osiągnie 200ft lub więcej z tendencją do dalszej poprawy.

6.0.3 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

6.0.3.1. W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani za pośrednictwem rozgłośni ATIS lub drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: *Low visibility procedures in operation*. Jeśli wykonywanie operacji ILS CAT II lub III jest niemożliwe, używana będzie następująca frazeologia: *Low visibility procedure in operation. ILS approach CAT II (lub CAT III) not available*.

6.0.3.2. W czasie przygotowania do LVP i trwania LVP należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości startów i lądowań.

6.0.3.3. Od przylatujących statków powietrznych służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała korzystania z RWY 29 oraz opuszczania drogi startowej wyłącznie drogami kołowania: E, G, H.

6.0.3.4. Załogi statków powietrznych zobowiązane są do zgłoszenia opuszczenia drogi startowej (*runway vacated*) w momencie przejazdu statku powietrznego za koniec zielono-żółtych kodowanych świateł linii środkowej drogi kołowania.

6.0.3.5. Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będą używane RWY 11 i RWY 29. Zajęcie RWY możliwe przez:

- TWY A1 (RWY 29),
- TWY B (RWY 29),
- TWY C (RWY 29),
- TWY H (RWY 11).

6.0.3.6. Niedozwolone jest wykonywanie startów jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.

6.0.4 Kołowanie w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

6.0.4.1. Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła osi środkowej odbywa się bez asysty FOLLOW ME. Wyjątek stanowią TWY M oraz TWY N, w miejscu przecięcia z drogą serwisową. W tym przypadku kołowanie odbywać się będzie przy asyście FOLLOW ME. Na pozostałych drogach kołowania asysta FOLLOW ME jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.

6.0.4.2. W warunkach Visibility Conditions 3 (RVR < 400m) TWR GDAŃSK stosuje separacje, zapewniając przynajmniej jeden wolny sektor drogi kołowania odstępu pomiędzy statkami powietrznymi oraz statkiem powietrznym i pojazdami na polu manewrowym.

5.5. Stand with dimensions not less than circle of 2D diameter of the biggest helicopter for which the stand is designated, should be provided.

6 LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)

6.0.1. RWY 29, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II, IIIA and IIIB operations by those operators whose minima have been accepted by the President of the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out CAT III operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities.

6.0.2 Criteria for the initiation and termination of LVP

6.0.2.1. LVP will be initiated whenever any of the RVR values fall below 550 m and/or the cloud ceiling falls to 200 ft or below.

6.0.2.2. LVP will be cancelled when the RVR increases to 600 m or more and/or the cloud ceiling reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.

6.0.3 Description of Low Visibility Operations (LVP)

6.0.3.1. 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*.

6.0.3.2. During the preparation and operation phase of LVP a significantly reduced departure and landing rate should be expected.

6.0.3.3. For arriving aircraft, the ATC will require the use of RWY 29 and exit from the RWY only via TWYs: E, G, H.

6.0.3.4. Aircraft crews are required to report '*runway vacated*' after the aircraft has completely passed the end of the green/yellow colour coded taxiway centre line lights.

6.0.3.5. During LVP/LVTO, RWY 11 and RWY 29 will be used for take-off for departing aircraft. The RWY may be accessed via:

- TWY A1 (RWY 29),
- TWY B (RWY 29),
- TWY C (RWY 29),
- TWY H (RWY 11).

6.0.3.6. Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.

6.0.4 Taxiing in low visibility conditions (LVP)

6.0.4.1. Taxiing on taxiways equipped with working centre line lights is conducted without FOLLOW ME assistance. If the RVR falls below 550 m, FOLLOW ME assistance is required on taxiways not equipped with centre line lights and on TWY M and TWY N at the intersection with the service road.

6.0.4.2. During Visibility Conditions 3 (RVR < 400 m) GDAŃSK TWR uses separations to provide at least one free sector of the taxiway for a gap between aircraft and between aircraft and vehicles on the manoeuvring area.

6.0.4.3. Zezwolenia dla kołujących statków powietrznych będą wydawane w oparciu o punkty oczekiwania i pośrednie miejsca oczekiwania.

6.0.4.4. Załogi są zobowiązane do zgłaszania osiągnięcia stanowiska postojowego.

6.0.4.5. Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS CAT II albo III do celów szkoleniowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania *Request training approach Category II/III*. W takiej sytuacji działanie opisane w punktach 2.22.6.1.3.1 do 2.22.6.1.3.5 nie będą stosowane.

6.0.5 System weryfikacji pozycji statków powietrznych i pojazdów

6.0.5.1. System weryfikacji pozycji statków powietrznych i pojazdów obejmuje pole manewrowe lotniska i wybrane drogi ruchu kołowego dla pojazdów. System został zbudowany w oparciu o: bariery pętli indukcyjnych, określanie pozycji statków powietrznych metodą multilateracji odpowiedzi radaru wtórnego i określanie pozycji pojazdów lotniskowych w oparciu o transmisje transponderów ADS-B.

6.0.6 System barier pętli indukcyjnych

6.0.6.1. Dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności zainstalowano system barier w postaci pętli indukcyjnych. W celu efektywnego zarządzania bezpieczeństwem operacji pole manewrowe zostało podzielone na sektory. Pętle zostały zamontowane w miejscach oczekiwania przed drogą startową, miejscach pośredniego oczekiwania, na drogach ruchu kołowego łączących się z drogą startową, na granicy strefy wrażliwej ILS GP. System barier stanowi dodatkowe źródło informacji wykorzystywane do:

- określenia pozycji pojazdów i statków powietrznych na polu manewrowym lotniska,
- monitorowania ruchu pojazdów i statków powietrznych względem wydanych zezwoleń i instrukcji,
- upewnienia się że RWY jest wolna od pojazdów i innych statków powietrznych dla lądujących i startujących statków powietrznych,
- asysty dla pojazdów i kołujących statków powietrznych,
- asysty dla służb ratowniczych.

6.0.7 Procedury używania transponderów

6.0.7.1. Operatorzy statków powietrznych powinni upewnić się, czy zainstalowany transponder jest w stanie działać, gdy statek powietrzny znajduje się na ziemi.

6.0.7.2. Przy odlocie najpóźniej przed rozpoczęciem wypychania lub przed rozpoczęciem kołowania gdy procedura wypychania nie jest wymagana należy wybrać przypisany kod squawk i aktywować tryb Mode S. TCAS nie powinien być aktywowany przed uzyskaniem zgody na zajęcie drogi startowej.

6.0.7.3. Statek powietrzny wyposażony w transponder Mode S przekazuje identyfikację statku powietrznego zgodnie z danymi zawartymi w planie lotu lub jeżeli nie złożono planu lotu, wskazane zostają znaki rejestracyjne statku powietrznego. W przypadku kołowania bez złożonego planu lotu należy ustawić kod 2000 mode A transpondera.

6.0.7.4. Lądujący statek powietrzny utrzymuje włączony transponder do czasu zatrzymania w pozycji parkingowej na stanowisku postojowym. TCAS powinien być dezaktywowany natychmiast po opuszczeniu drogi startowej.

6.0.7.5. Aktywacja transpondera w tryb Mode S oznacza wybranie: AUTO, ON, XPNDR lub równoważnie zgodnie z określoną instalacją.

6.0.7.6. Nie ustawiaj pozycji OFF lub STDBY.

7 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

6.0.4.3. Taxiing aircraft will be given clearances based on holding points and intermediate holding positions.

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

6.0.4.5. Pilots who wish to perform a CAT II or III ILS approach for training flights should use the following phrase on first contact with APP control: Request training approach Category II/III. In this case, measures described in points 2.22.6.1.3.1 to 2.22.6.1.3.5 will not be applied.

6.0.5 System for verifying the position of aircraft and vehicles

6.0.5.1. The system for verifying the position of aircraft and vehicles covers the manoeuvring area and selected roads used by vehicular traffic. The system was developed based on: inductive loop barriers, determining the position of aircraft using multilateration of SSR signals and determining the position of aerodrome vehicles using ADS-B transponder signals.

6.0.6 System of inductive loop barriers

6.0.6.1. To ensure the safety of flight operations in low visibility conditions, a system of barriers in the form of inductive loops has been installed. For a more efficient management of operations, the manoeuvring area has been divided into sectors. The loops have been installed at runway holding positions, intermediate holding positions, on roads used by vehicular traffic and connected to the runway, on the border of ILS GP sensitive area. The system of barriers is an additional source of information used to:

- determine the position of aircraft and vehicles on the manoeuvring area,
- monitor compliance with clearances and instructions of aircraft and vehicles,
- ensure that the RWY is not occupied by vehicles and other aircraft and clear for landing and departing aircraft,
- assist vehicles and taxiing aircraft,
- assist rescue services.

6.0.7 Procedures for the use of transponders

6.0.7.1. Aircraft operators should ensure that aircraft transponders are able to operate when the aircraft is on the ground.

6.0.7.2. Departing aircraft shall select the assigned code (squawk) and activate Mode S before commencing push-back at the latest or, when push-back is not necessary, before commencing taxi. TCAS shall not be activated before obtaining a line-up clearance.

6.0.7.3. Aircraft equipped with Mode S shall transmit the aircraft ID as filed in the flight plan or, when no flight plan has been filed, the aircraft registration. In the event of taxiing without prior filing the flight plan, mode A code 2000 shall be selected on the transponder.

6.0.7.4. The transponder of a landing aircraft shall be turned on until the aircraft stops at the parking position. TCAS shall be deactivated immediately upon vacating the RWY.

6.0.7.5. The activation of Mode S in a transponder means selecting: AUTO, ON, XPNDR, or the equivalent according to specific installation.

6.0.7.6. Do not select OFF or STDBY.

7 TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

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

Loty techniczne w CTR GDAŃSK i TMA GDAŃSK mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

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

Technical flights within the GDAŃSK CTR and GDAŃSK TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

EPGD AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE EPGD AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 MIEJSCA KONCETRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA

1.1 Migracje ptaków

Głównym szlakiem migracji ptaków siewkowatych, kaczek i gęsi jest wybrzeże Bałtyku w kierunku południowo-zachodnim. W okresie jesiennym możliwe występowanie kluczy powyższych ptaków przelatujących nad lotniskiem.

Wzmószona aktywność mew ze względu na usytuowanie lotniska w rejonie Zatoki Gdańskiej, obserwowana jest zwłaszcza podczas złych warunków atmosferycznych (opady deszczu/śniegu, silny wiatr). Występowanie krukowatych związane jest z bezpośrednim sąsiedztwem ogródków działkowych.

1.2 Ostrzeżenia

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku, związane jest z aktywnością lęgową ptaków (myszołów, pustułka, jaskółka, skowronki).

Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt to: lisy, zające, bociany, żurawie, czajki, szpaki i gołębie.

2 KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE

Kontrolę w zakresie ożywionej przyrody wykonuje i dokumentuje Koordynator Regulowania Środowiska Przyrodniczego (KRŚP). Na bieżąco prowadzi on obserwacje obszaru lotniska i podejmuje działanie w razie wystąpienia zagrożenia ze strony środowiska przyrodniczego. Przeprowadza również kontrole pola manewrowego co najmniej w odstępach 30 minutowych, oraz na bieżąco reaguje w przypadku wystąpienia zagrożenia. Stosuje metody zapobiegawcze (doraźne) takie jak: syreny odstraszające zamontowane na samochodzie (Scarecrow), środki pirotechniczne.

Metody zapobiegawcze długofalowe obejmują politykę zarządzania trawą w celu uniemożliwienia przesiadywania ptaków w bezpośrednim sąsiedztwie pasa startowego oraz rozpylanie środków chemicznych odstraszających dziką zwierzynę.

Każde prawdopodobne zderzenie statków powietrznych ze zwierzętami podlega sprawdzeniu (inspekcja pola manewrowego, w przypadku lądowania – oględziny statku powietrznego) przez Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego (DOPL) i Koordynatora Regulowania Środowiska Przyrodniczego (KRŚP). Z potwierdzonego zderzenia wykonywany jest raport.

3 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY

1 BIRD CONCENTRATION AREAS AND AREAS WITH FAUNA SENSITIVE TO AIR TRAFFIC

1.1 Bird migrations

The main migratory bird flyway of Charadriiformes birds, ducks and geese is the coast of the Baltic Sea in a south-western direction. In autumn, formations of birds overflying the aerodrome may occur.

An increased activity of gulls related to the location of the aerodrome in the area of Gdańsk Bay is observed especially in poor weather conditions (rain/snow, strong wind). The presence of corvids is related to the immediate vicinity of garden allotments.

1.2 Warnings

A greater probability of wildlife strikes is from 1 May till 30 September each year and is related to the breeding activity of birds (buzzard, kestrel, swallow, larks).

Other animal species observed in the vicinity of the aerodrome are: foxes, hares, storks, cranes, lapwings, starlings, pigeons.

2 CONTROL OF WILDLIFE ACTIVITY AND REPORTING

A control of wildlife activity is carried out and documented by the Physical Environment Regulation Coordinator. The Coordinator continually monitors the area of the aerodrome and takes action when an environmental hazard occurs. The Coordinator also carries out checks of the manoeuvring area at least every 30 minutes to react when a hazard occurs. The preventive (ad-hoc) measures taken by the Coordinator are among other things: bird-scaring vehicle (Scarecrow), pyrotechnics.

Long-term preventive measures include grass management that prevents birds from residing in the immediate vicinity of the runway and chemical repellents for wildlife.

Any probable wildlife strike is subject to check (inspection of the manoeuvring area, in case of landing – aircraft inspection) by the Airport Duty Officer and Physical Environment Regulation Coordinator. A report is made if a strike has been confirmed.

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	542219.01	0182920.39		36	542234.29	0182841.22		71	542247.13	0182758.69
2	542218.25	0182923.48		37	542236.23	0182836.54		72	542247.22	0182758.32
3	542217.95	0182924.71		38	542233.91	0182835.90		73	542247.69	0182756.98
4	542219.70	0182933.15		39	542233.59	0182831.46		74	542248.24	0182757.39
5	542219.92	0182933.33		40	542234.78	0182816.62		75	542249.38	0182758.20
6	542222.59	0182931.70		41	542235.62	0182813.19		76	542250.57	0182757.26
7	542223.68	0182927.32		42	542234.06	0182819.50		77	542242.31	0182746.13
8	542221.17	0182929.18		43	542240.56	0182803.93		78	542242.49	0182745.39
9	542219.37	0182927.88		44	542241.04	0182801.62		79	542243.30	0182742.11
10	542222.99	0182935.55		45	542241.36	0182806.05		80	542243.68	0182740.58
11	542223.10	0182935.63		46	542241.45	0182807.27		81	542254.39	0182741.80
12	542223.42	0182935.71		47	542241.74	0182811.37		82	542253.93	0182739.61
13	542223.85	0182935.87		48	542241.41	0182815.58		83	542252.62	0182738.66
14	542224.65	0182936.44		49	542242.70	0182810.38		84	542250.12	0182740.32
15	542223.04	0182936.44		50	542243.72	0182809.59		85	542251.57	0182734.44
16	542222.79	0182937.50		51	542245.11	0182810.59		86	542249.15	0182728.42
17	542222.35	0182938.31		52	542245.81	0182811.09		87	542247.14	0182726.55
18	542221.99	0182938.57		53	542246.66	0182813.06		88	542247.91	0182723.43
19	542221.63	0182939.16		54	542246.76	0182814.50		89	542251.26	0182725.68
20	542219.99	0182945.76		55	542246.65	0182815.64		90	542253.14	0182728.11
21	542220.27	0182947.14		56	542244.24	0182825.40		91	542253.32	0182727.36
22	542221.65	0182948.18		57	542243.97	0182827.76		92	542252.29	0182723.04
23	542224.69	0182923.21		58	542244.64	0182808.76		93	542250.49	0182721.74
24	542225.20	0182921.17		59	542243.33	0182807.82		94	542249.40	0182717.41
25	542225.51	0182922.59		60	542243.67	0182806.46		95	542249.96	0182715.17
26	542226.49	0182923.32		61	542244.27	0182804.00		96	542250.42	0182714.12
27	542226.75	0182914.88		62	542242.51	0182801.40		97	542252.16	0182711.87
28	542225.85	0182911.17		63	542245.65	0182758.42		98	542252.60	0182710.93
29	542223.74	0182909.65		64	542245.58	0182757.44		99	542253.07	0182709.05
30	542221.24	0182911.45		65	542245.08	0182758.07		100	542250.66	0182710.49
31	542220.47	0182914.50		66	542246.10	0182756.89		101	542250.68	0182710.82
32	542223.50	0182902.24		67	542246.54	0182754.80		102	542250.56	0182712.40
33	542222.75	0182905.31		68	542246.86	0182753.53		103	542249.89	0182715.14
34	542228.07	0182909.55		69	542246.93	0182755.71		-	-	-
35	542233.92	0182845.88		70	542247.22	0182756.96		-	-	-

**4 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE MIEJSC OCZEKIWANIA
PRZED RWY****4 GEOGRAPHICAL COORDINATES OF RUNWAY HOLDING
POSITIONS**

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
A1	542219.29	0182932.72		C	542224.78	0182910.40		G	542250.79	0182726.29
B	542220.24	0182928.51		D	542233.84	0182834.91		H	542251.41	0182722.41
J	542222.74	0182935.38		F	542241.45	0182806.56		-	-	-
A2	542223.68	0182927.32		E	542242.76	0182801.09		-	-	-

**5 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE POŚREDNICH MIEJSC
OCZEKIWANIA****5 GEOGRAPHICAL COORDINATES OF INTERMEDIATE
HOLDING POSITIONS**

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
2_K	542221.31	0182947.93	1_A3	542228.21	0182909.01	3_A5	542245.63	0182758.49
1_K	542222.90	0182937.02	2_A3	542232.73	0182850.71	2_R	542247.12	0182758.74
1_J	542224.05	0182936.01	1_A4	542237.06	0182833.19	1_M	542248.33	0182757.44
1_A1	542222.59	0182931.70	2_A4	542242.23	0182812.26	1_A6	542246.89	0182753.40
1_A2	542224.44	0182924.24	1_L	542245.10	0182810.59	2_A6	542250.08	0182740.47
1_W	542226.25	0182923.14	1_R	542244.65	0182808.70	1_N	542252.62	0182738.66
2_A2	542225.45	0182920.14	1_A5	542243.65	0182806.54	1_A7	542251.60	0182734.32
3_A2	542226.64	0182915.35	2_A5	542244.14	0182804.52	-	-	-

**EPGD AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPGD AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
EPGD - AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPGD 2 - 1
EPGD - AERODROME CHART AREAS OF RESPONSIBILITY	AD 2 EPGD 3 - 1
EPGD - AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO (APN 1,2,3)	AD 2 EPGD 4 - 1
EPGD - AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO (APN 5)	AD 2 EPGD 4 - 3
EPGD - AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO (APN 6,7,8)	AD 2 EPGD 4 - 5
EPGD - AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 11, RWY 29)	AD 2 EPGD 6 - 1
EPGD - PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 29)	AD 2 EPGD 7 - 1
EPGD - STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 11)	AD 2 EPGD 8 - 1
EPGD - STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 29)	AD 2 EPGD 8 - 5
EPGD - STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 11)	AD 2 EPGD 10 - 1
EPGD - STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 29)	AD 2 EPGD 10 - 5
EPGD - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS CAT II & III or LOC) RWY 29 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPGD 12 - 1
EPGD - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPGD 12 - 3
EPGD - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 29 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPGD 12 - 5
EPGD - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPGD 12 - 7
EPGD - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 29 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPGD 12 - 11
EPGD - VISUAL OPERATION CHART	AD 2 EPGD 13 - 1

**EPGD AD 2.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)
EPGD AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

Brak penetracji.

No penetrations.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

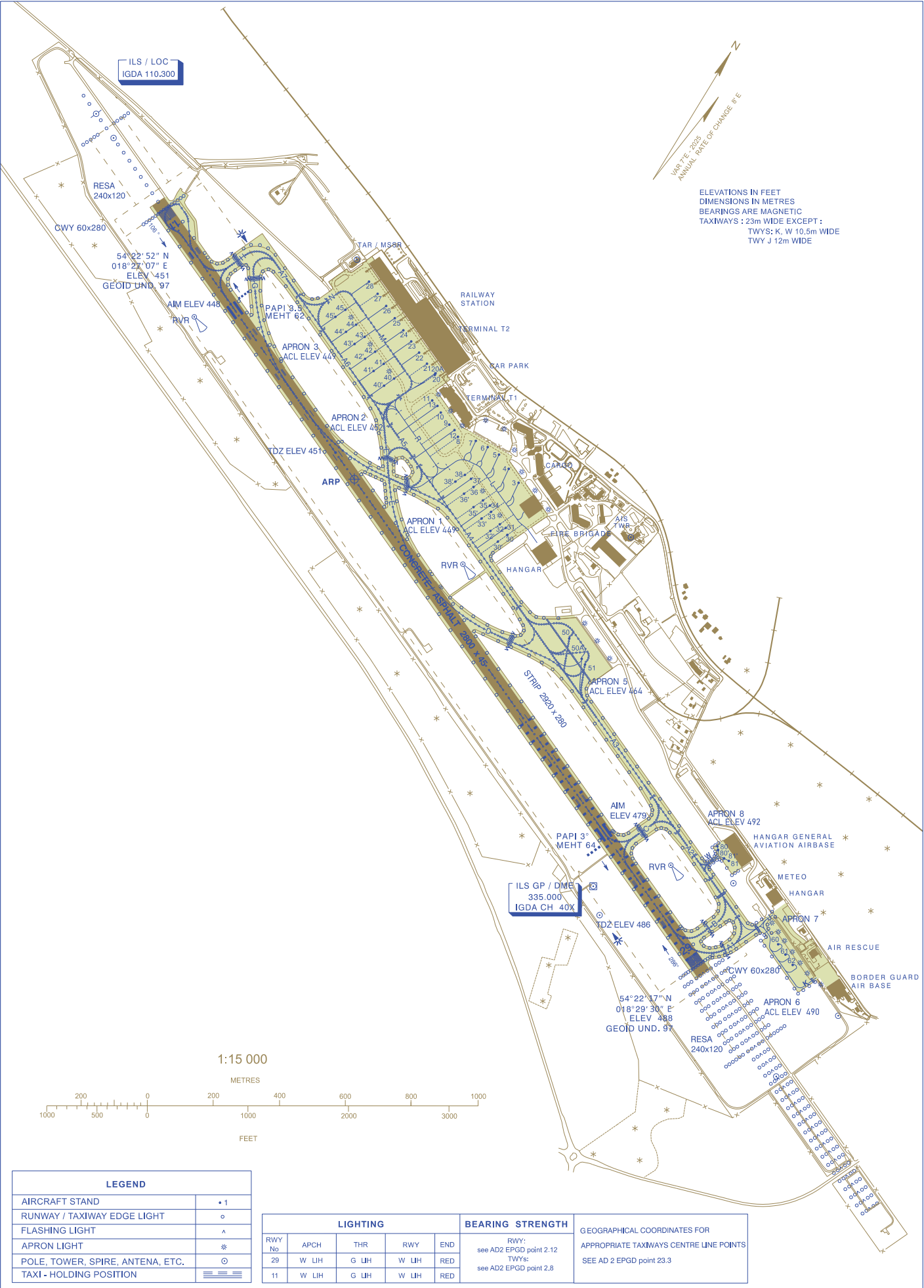
AERODROME CHART - ICAO

54°22'39" N
018°27'58" E

ELEV 488 ft
GEOID UND. 97 ft

Gdańsk GROUND 131.330
Gdańsk TOWER 118.105

GDAŃSK Lech Waleśa



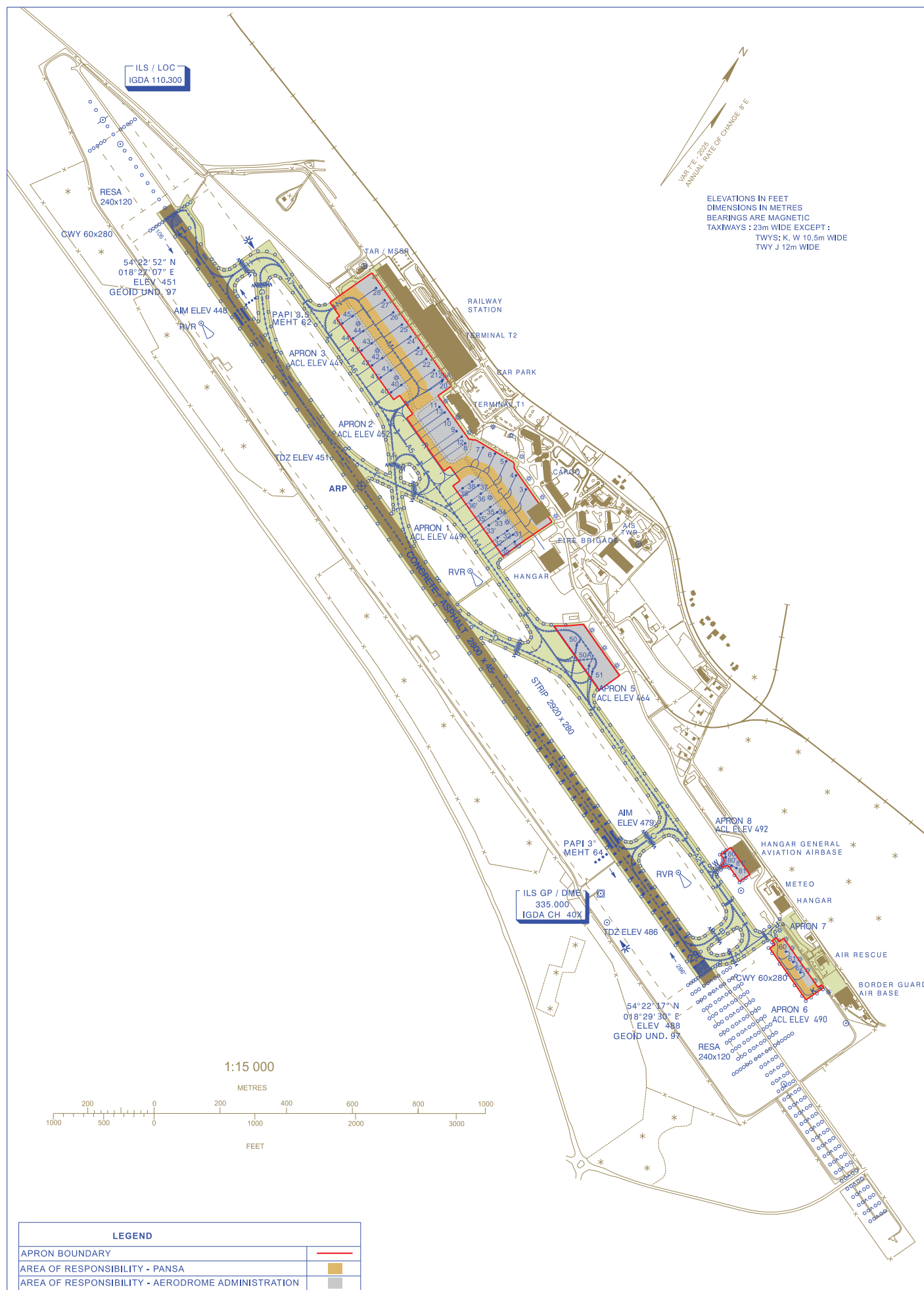
Correction: VAR and coordinates of parking stands 30,30',31,32,32',33,33',34,35,35',36,36',37,38,38' changed, New location of Intermediate holding position on TWY L.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

AERODROME CHART
AREAS OF RESPONSIBILITY54°22'39" N
018°27'58" EELEV 488 ft
GEOID UND. 97 ftGdańsk GROUND 131.330
Gdańsk TOWER 118.105

GDAŃSK Lech Waleśa

Correction: VAR and coordinates of parking stands 30,30',31,32,32',33,33',34,35,35',36,36',37,38,38' changed, New location of Intermediate holding position on TWY L.

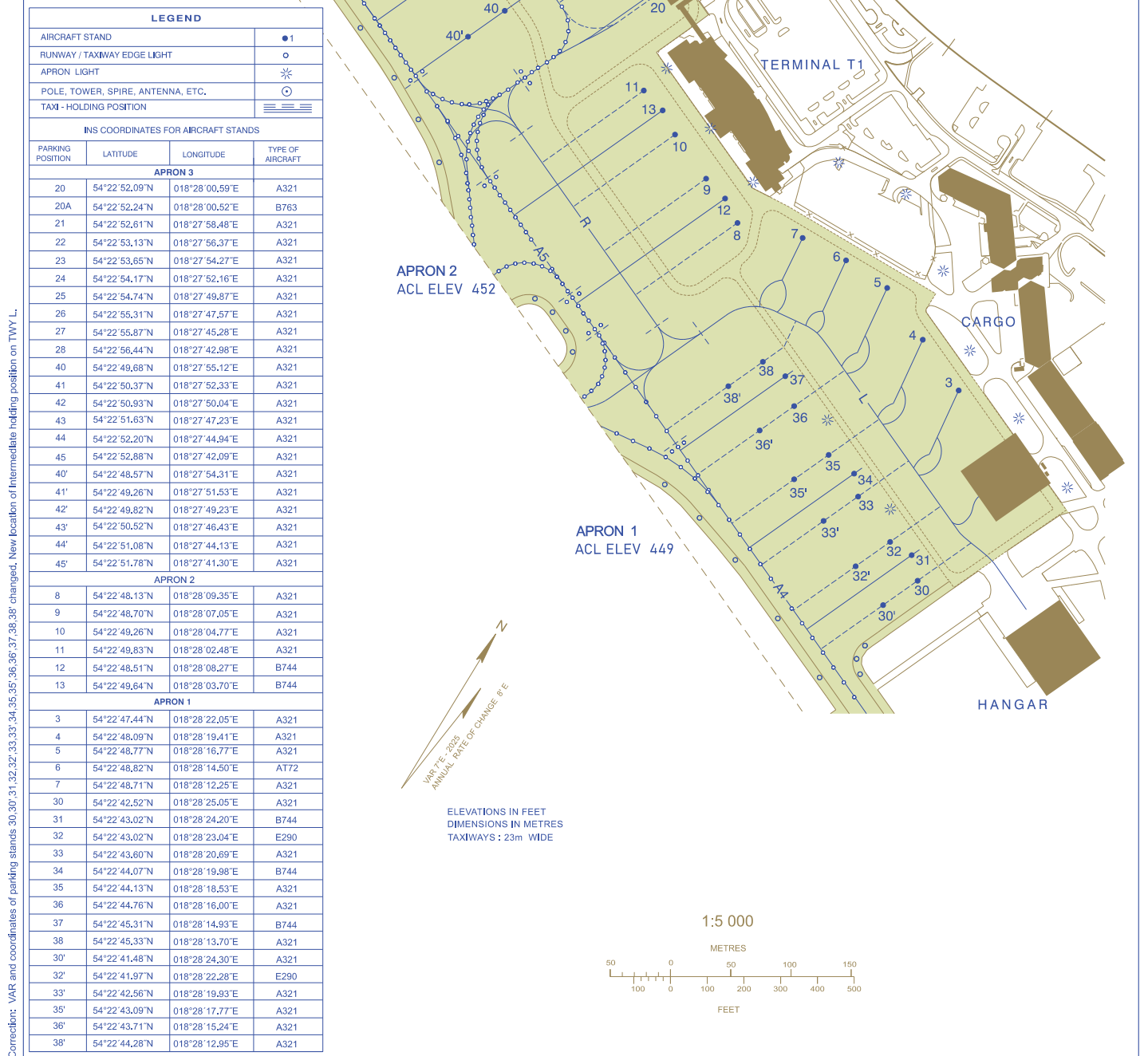


THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO

Gdańsk GROUND 131.330
Gdańsk TOWER 118.105

GDAŃSK Lech Walesa

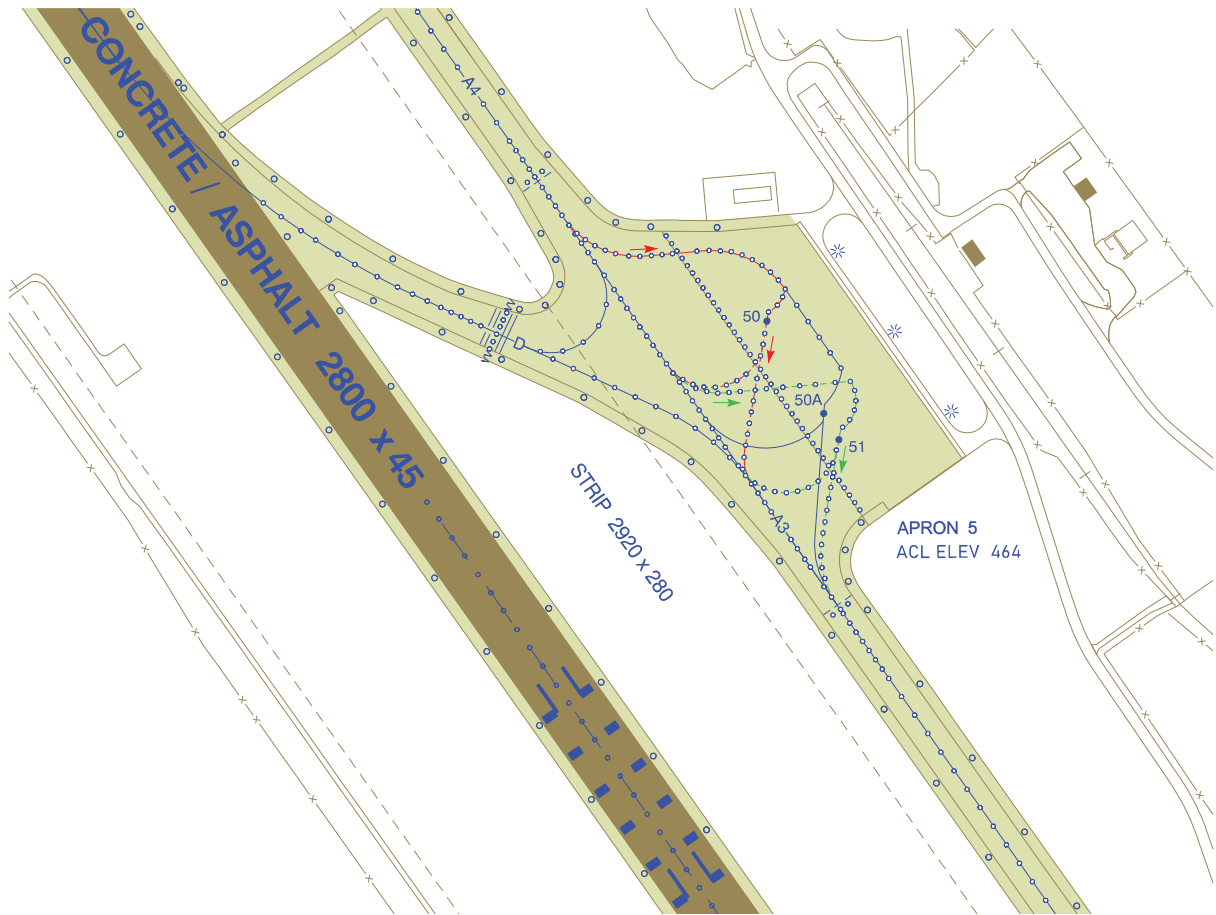


THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO

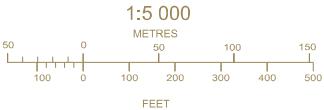
Gdańsk GROUND 131.330
Gdańsk TOWER 118.105

GDAŃSK Lech Walesa



ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
TAXIWAYS : 23m WIDE

LEGEND			
AIRCRAFT STAND	● 1		
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT	○		
APRON LIGHT	✴		
TAXI - HOLDING POSITION	≡≡≡		
AIRCRAFT DE-ICING STAND 50	→		
AIRCRAFT DE-ICING STAND 51	→		
INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS			
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	ACFT REF. CODE
APRON 5			
50	54°22' 37.10"N	018°28' 43.03"E	C
50A	54°22' 36.06"N	018°28' 46.58"E	E
51	54°22' 35.76"N	018°28' 47.56"E	C



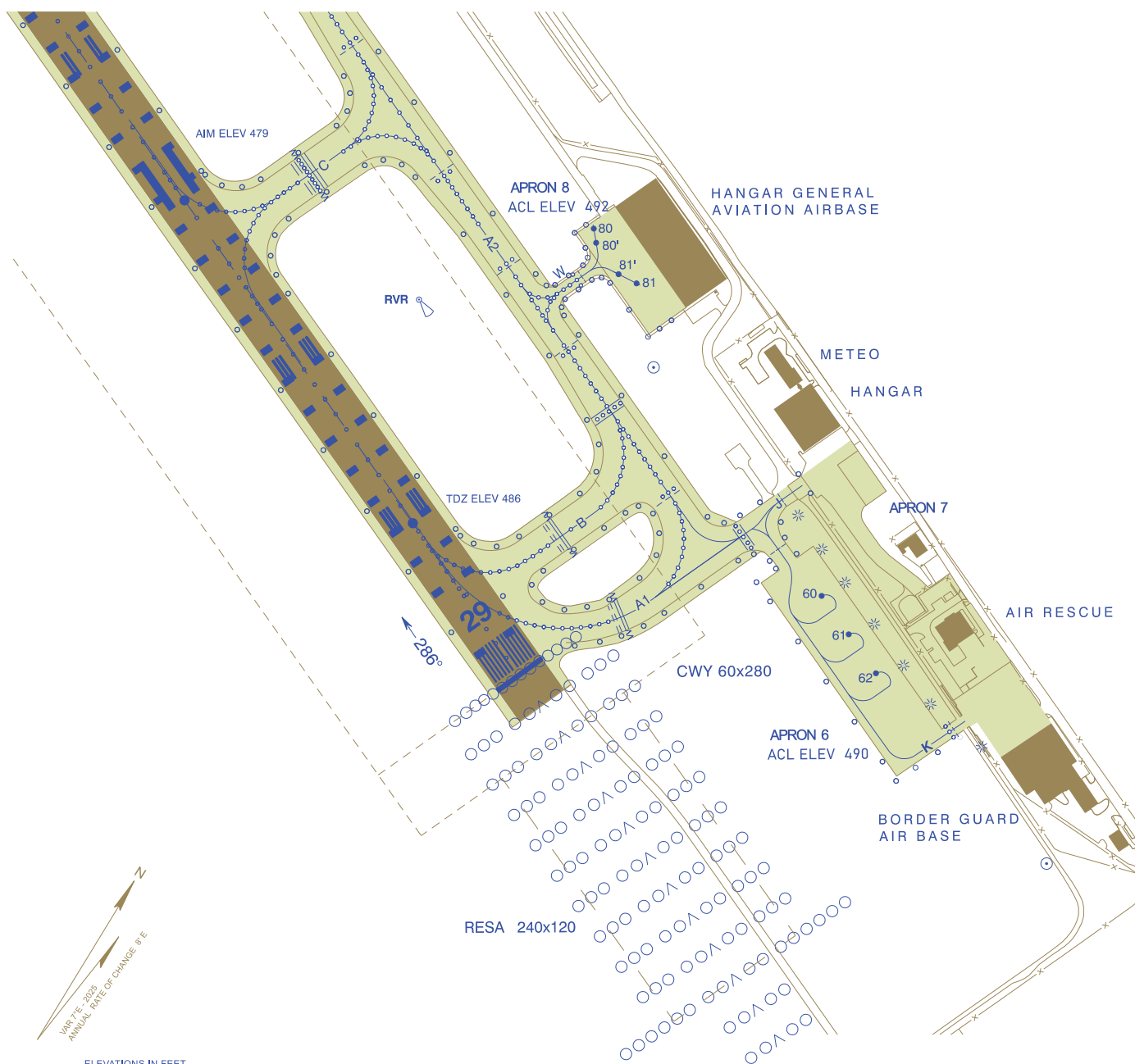
Correction: VAR changed. Editorial changes – stands 50,51.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO

Gdańsk GROUND 131.330
Gdańsk TOWER 118.105

GDAŃSK Lech Walesa



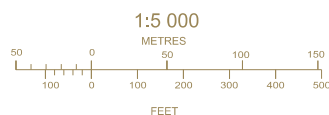
ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC
TAXIWAYS : 23m WIDE EXCEPT:
TWYS: K, W 10.5m WIDE
TWY J 12m WIDE

LEGEND

AIRCRAFT STAND	◦ 1
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT	○
APRON LIGHT	✱
TAXI - HOLDING POSITION	≡≡≡

INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS

PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	TYPE OF AIRCRAFT
APRON 6			
60	54°22'22.46"N	018°29'39.78"E	AN28
61	54°22'21.98"N	018°29'41.72"E	AN28
62	54°22'21.49"N	018°29'43.66"E	AN28
APRON 8			
80	54°22'27.48"N	018°29'22.47"E	PC24
80'	54°22'27.20"N	018°29'22.89"E	PC24
81	54°22'26.85"N	018°29'25.38"E	CL35
81'	54°22'26.81"N	018°29'24.48"E	CL35



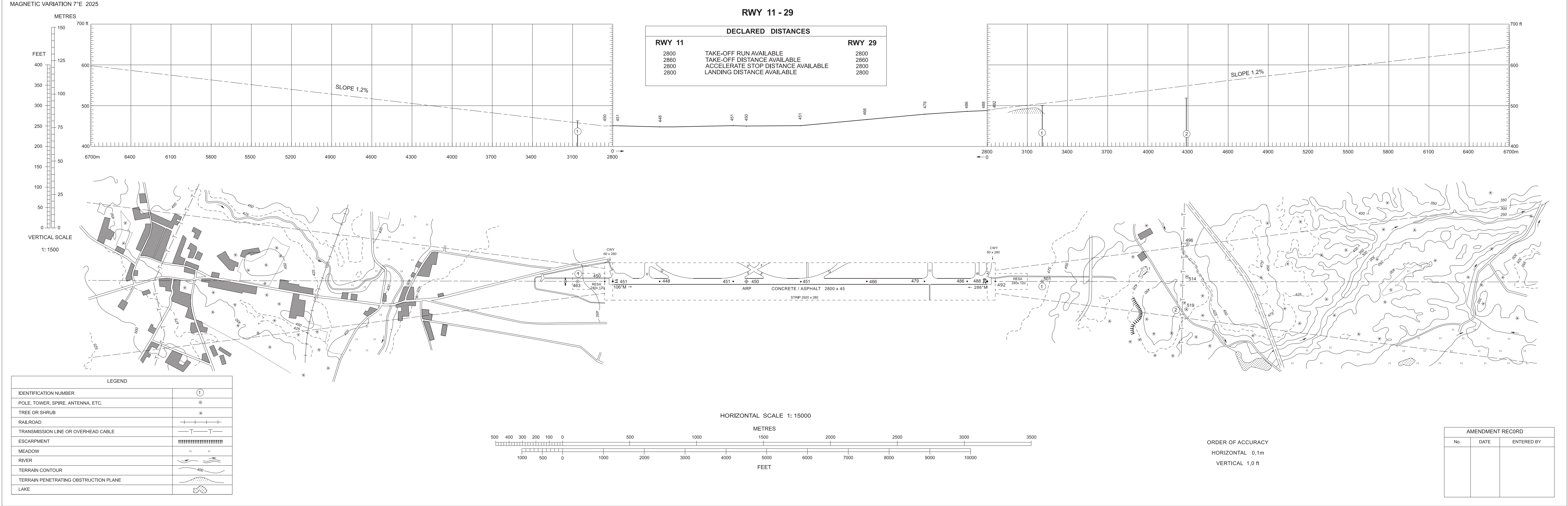
Correction: VAR changed.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

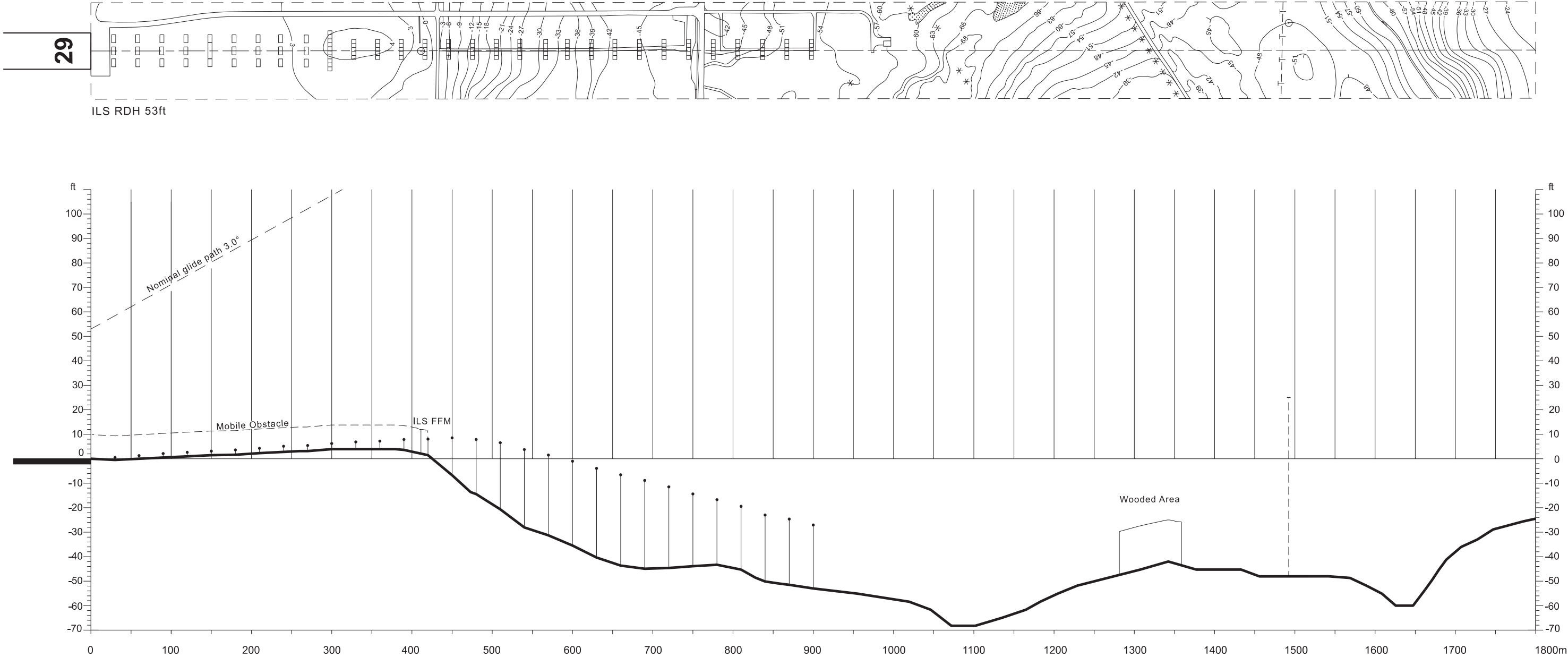
ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

GDAŃSK LECH WALESA
RWY 11/29



THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK



LEGEND	
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	
TREE OR SHRUB	
TRANSMISSION LINE OR OVERHEAD CABLE	
CENTRE - LINE PROFILE	
DEVIATION AT LAEST +/- 3 m FROM CENTRE - LINE PROFILE	
APPROACH LIGHTS	
TERRAIN CONTOUR	
LAKE	

HORIZONTAL SCALE 1: 5000
VERTICAL SCALE 1: 500
CONTOURS AND HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

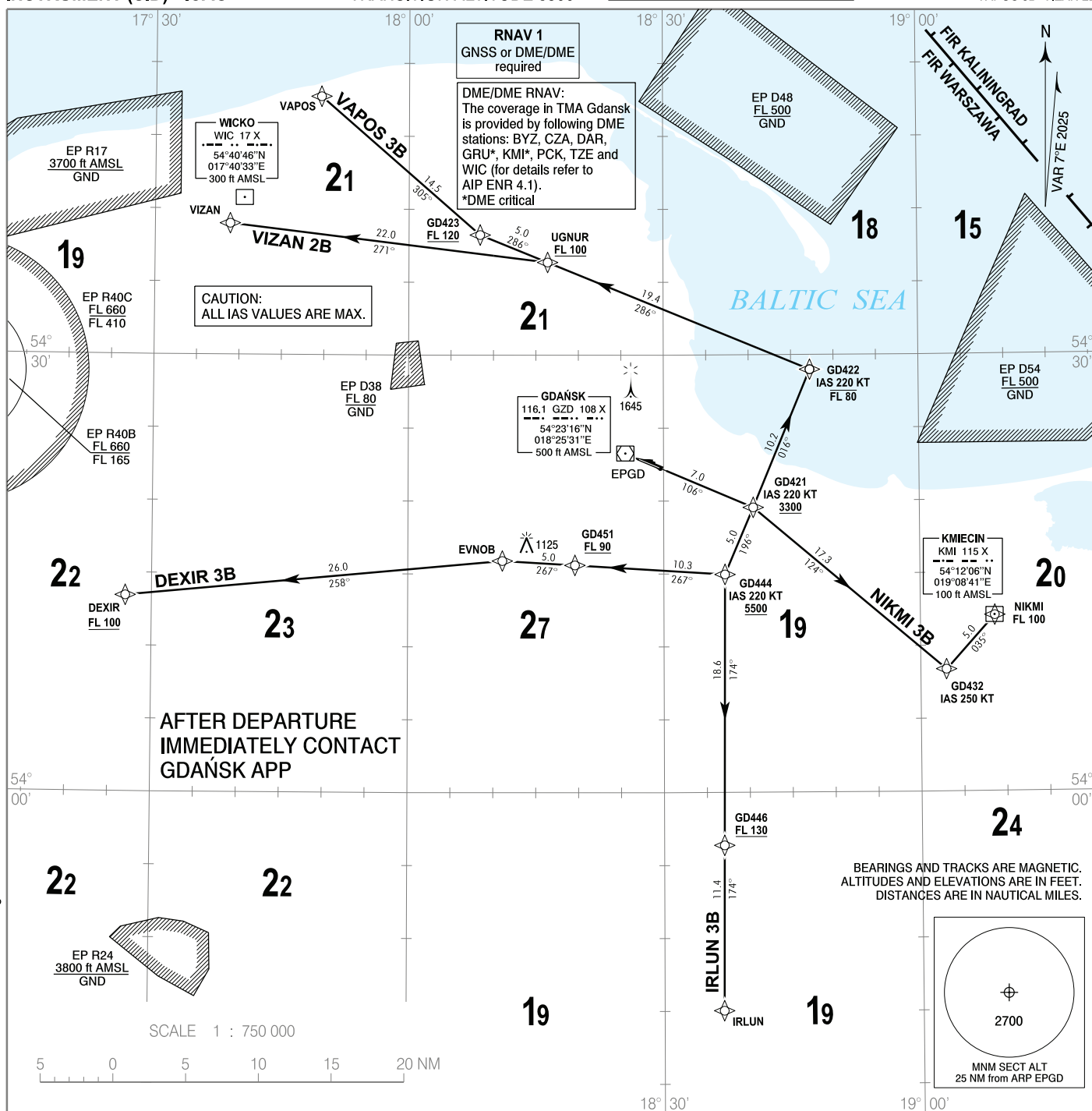
AMENDMENT RECORD		
No	DATE	ENTERED BY

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Gdańsk APPROACH	127.280, 133.660
Gdańsk GROUND	131.330
Gdańsk TOWER	118.105

GDAŃSK Lech Walesa
RNAV RWY 11DEXIR 3B IRLUN 3B NIKMI 3B
VAPOS 3B VIZAN 2B

1. RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved a/c. The following restriction apply: a/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
2. All a/c which can not follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start-up. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
4. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
5. A/c unable to achieve SID profile restrictions must request non-standard departure from ATC before start-up.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

Set the transponder to 7600.

If the climbing clearance did not include a time or geographical limit, maintain for 7 minutes the level and speed cleared by ATC, then continue in accordance with the FPL.

If the a/c was radar vectored, continue for 3 minutes on the assigned heading, then proceed in the most direct manner to the last SID point, climbing to the FPL flight level.

STANDARD DEPARTURE CHART

INSTRUMENT (SID) - ICAO

GDAŃSK Lech Walesa

RNAV RWY 11

DEXIR 3B IRLUN 3B NIKMI 3B VAPOS 3B VIZAN 2B

DEXIR 3B

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL FL90

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	GD421	-	106 (113.0)	6.96	-	+3300 ft	-220	RNAV 1
002	TF	GD444	-	196 (203.1)	5.00	-	+5500 ft	-220	RNAV 1
003	TF	GD451	-	267 (273.7)	10.33	-	+FL90	-	RNAV 1
004	TF	EVNOB	-	267 (273.5)	5.00	-	-	-	RNAV 1
005	TF	DEXIR	-	258 (264.9)	26.01	-	+FL100	-	RNAV 1

IRLUN 3B

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO GD446

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	GD421	-	106 (113.0)	6.96	-	+3300 ft	-220	RNAV 1
002	TF	GD444	-	196 (203.1)	5.00	-	+5500 ft	-	RNAV 1
003	TF	GD446	-	174 (180.3)	18.61	-	+FL130	-	RNAV 1
004	TF	IRLUN	-	174 (180.3)	11.36	-	-	-	RNAV 1

NIKMI 3B

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL FL100

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	GD421	-	106 (113.0)	6.96	-	+3300 ft	-	RNAV 1
002	TF	GD432	-	124 (130.1)	17.30	-	-	-250	RNAV 1
003	TF	NIKMI	-	035 (042.1)	5.00	-	FL100	-	RNAV 1

VAPOS 3B

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO GD423

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	GD421	-	106 (113.0)	6.96	-	+3300 ft	-220	RNAV 1
002	TF	GD422	-	016 (022.5)	10.25	-	-FL80	-220	RNAV 1
003	TF	UGNUR	-	286 (292.6)	19.42	-	+FL100	-	RNAV 1
004	TF	GD423	-	286 (292.2)	5.00	-	+FL120	-	RNAV 1
005	TF	VAPOS	-	305 (311.1)	14.46	-	-	-	RNAV 1

VIZAN 2B

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO UGNUR

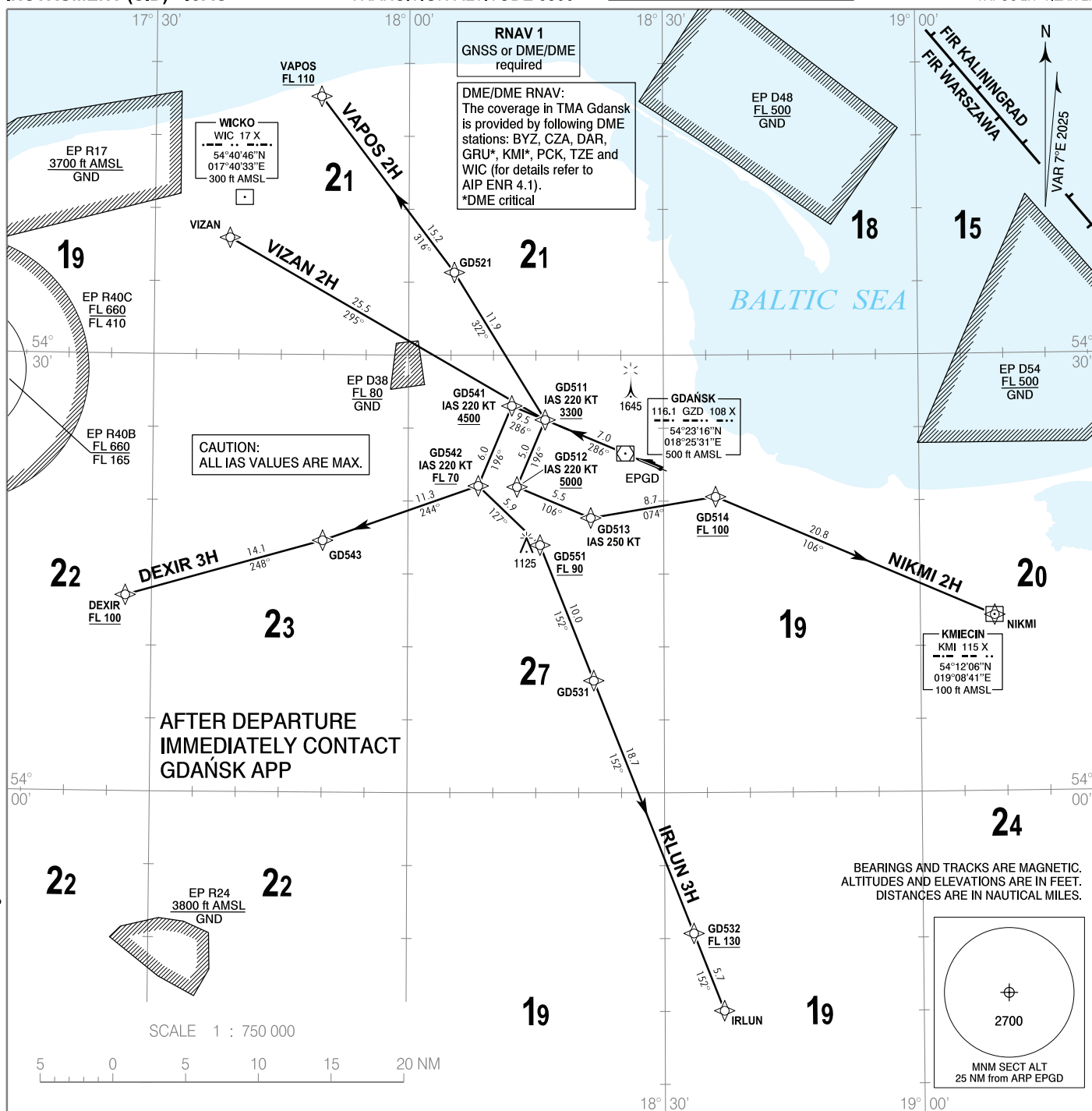
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	GD421	-	106 (113.0)	6.96	-	+3300 ft	-220	RNAV 1
002	TF	GD422	-	016 (022.5)	10.25	-	-FL80	-220	RNAV 1
003	TF	UGNUR	-	286 (292.6)	19.42	-	+FL100	-	RNAV 1
004	TF	VIZAN	-	271 (277.2)	21.96	-	-	-	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
DER11	54 22 16.6 N	018 29 30.2 E
DEXIR	54 13 27.0 N	017 26 56.0 E
EVNOB	54 15 53.9 N	018 11 04.7 E
GD421	54 19 32.6 N	018 40 30.5 E
GD422	54 28 59.7 N	018 47 13.4 E
GD423	54 38 14.7 N	018 08 24.9 E
GD432	54 08 22.8 N	019 02 59.9 E
GD444	54 14 57.2 N	018 37 09.9 E
GD446	53 56 22.6 N	018 36 59.4 E
GD451	54 15 36.0 N	018 19 35.1 E
IRLUN	53 45 02.1 N	018 36 53.5 E
NIKMI	54 12 04.7 N	019 08 42.3 E
UGNUR	54 36 22.2 N	018 16 22.8 E
VAPOS	54 47 43.0 N	017 49 36.0 E
VIZAN	54 39 00.0 N	017 38 52.0 E

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk GROUND 131.330
Gdańsk TOWER 118.105GDAŃSK Lech Wałęsa
RNAV RWY 29DEXIR 3H IRLUN 3H NIKMI 2H
VAPOS 2H VIZAN 2H

1. RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved a/c. The following restriction apply: a/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
2. All a/c which can not follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start-up. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
4. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
5. A/c unable to achieve SID profile restrictions must request non-standard departure from ATC before start-up.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

Set the transponder to 7600.

If the climbing clearance did not include a time or geographical limit, maintain for 7 minutes the level and speed cleared by ATC, then continue in accordance with the FPL.

If the a/c was radar vectored, continue for 3 minutes on the assigned heading, then proceed in the most direct manner to the last SID point, climbing to the FPL flight level.

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

GDAŃSK Lech Walesa
RNAV RWY 29
DEXIR 3H IRLUN 3H NIKMI 2H VAPOS 2H VIZAN 2H

DEXIR 3H

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO GD543

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	GD541	-	286 (292.9)	9.45	-	+4500 ft	-220	RNAV 1
002	TF	GD542	-	196 (202.7)	5.96	-	+FL70	-	RNAV 1
003	TF	GD543	-	244 (250.6)	11.33	-	-	-	RNAV 1
004	TF	DEXIR	-	248 (254.3)	14.06	-	+FL100	-	RNAV 1

IRLUN 3H

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO GD532

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	GD541	-	286 (292.9)	9.45	-	+4500 ft	-220	RNAV 1
002	TF	GD542	-	196 (202.7)	5.96	-	+FL70	-220	RNAV 1
003	TF	GD551	-	127 (133.7)	5.88	-	+FL90	-	RNAV 1
004	TF	GD531	-	152 (158.3)	10.02	-	-	-	RNAV 1
005	TF	GD532	-	152 (158.4)	18.68	-	+FL130	-	RNAV 1
006	TF	IRLUN	-	152 (158.6)	5.71	-	-	-	RNAV 1

NIKMI 2H

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO GD514

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	GD511	-	286 (292.9)	6.96	-	+3300 ft	-220	RNAV 1
002	TF	GD512	-	196 (202.8)	5.00	-	+5000 ft	-220	RNAV 1
003	TF	GD513	-	106 (112.7)	5.50	-	-	-250	RNAV 1
004	TF	GD514	-	074 (080.4)	8.70	-	+FL100	-	RNAV 1
005	TF	NIKMI	-	106 (113.0)	20.80	-	-	-	RNAV 1

VAPOS 2H

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL FL90

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	GD511	-	286 (292.9)	6.96	-	+3300 ft	-	RNAV 1
002	TF	GD521	-	322 (328.4)	11.89	-	-	-	RNAV 1
003	TF	VAPOS	-	316 (322.9)	15.15	-	+FL110	-	RNAV 1

VIZAN 2H

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL FL90

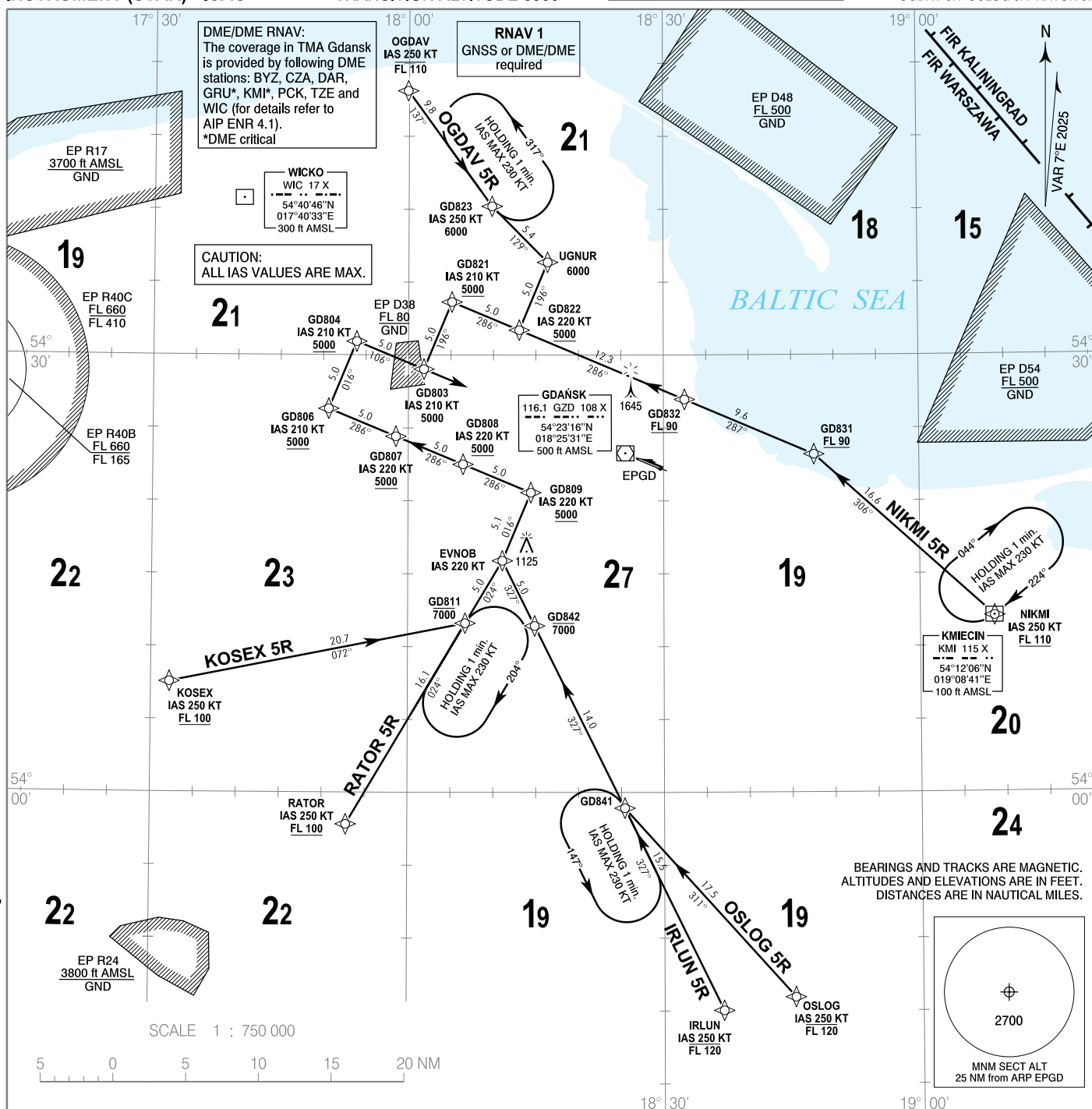
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	GD511	-	286 (292.9)	6.96	-	+3300 ft	-	RNAV 1
002	TF	VIZAN	-	295 (302.1)	25.51	-	-	-	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
DEXIR	54 13 27.0 N	017 26 56.0 E
NIKMI	54 12 04.7 N	019 08 42.3 E
VAPOS	54 47 43.0 N	017 49 36.0 E
IRLUN	53 45 02.1 N	018 36 53.5 E
VIZAN	54 39 00.0 N	017 38 52.0 E
DER29	54 22 51.8 N	018 27 07.4 E
GD511	54 25 34.6 N	018 16 05.4 E
GD512	54 20 58.5 N	018 12 47.0 E
GD513	54 18 51.0 N	018 21 26.5 E
GD514	54 20 16.9 N	018 36 05.9 E
GD521	54 35 40.4 N	018 05 22.7 E
GD531	54 07 41.7 N	018 21 46.7 E
GD532	53 50 20.7 N	018 33 22.6 E
GD541	54 26 32.0 N	018 12 10.3 E
GD542	54 21 02.9 N	018 08 14.4 E
GD543	54 17 16.6 N	017 50 00.0 E
GD551	54 16 59.4 N	018 15 29.6 E

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105
ATIS 129.630GDAŃSK Lech Walesa
RNAV RWY 11IRLUN 5R KOSEX 5R NIKMI 5R
OGDAV 5R OSLOG 5R RATOR 5R

1. RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved a/c. The following restriction apply: a/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
2. All a/c which can not follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved a/c.
4. Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
5. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT

- a) If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and follow the assigned STAR, then execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be performed after 2 minutes from setting 7600, in accordance with the vertical restrictions specified on the chart.
- b) If a STAR was assigned, the flight crew acknowledged it and vectoring was initiated, set the transponder to 7600 and continue for 2 minutes (from setting 7600) on the assigned heading and at the last assigned and acknowledged altitude. Thereafter continue directly to the FAF/FAP, execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be carried out in accordance with the vertical restrictions specified on the chart.
- c) If no STAR was assigned, set the transponder to 7600 and continue in accordance with the FPL. Thereafter execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be performed in accordance with the vertical restrictions specified on the chart.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT

Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed to DVOR/DME GZD. Over GZD descend to 4000 ft AMSL and then proceed to REP UVRIK (IF) VOR RWY 11 (RDL 286° MAG / 10.0 NM DVOR/DME GZD) or REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 and VOR RWY 29 (RDL 106° MAG / 16.0 NM DVOR/DME GZD). Thereafter execute approach and land on the most convenient RWY depending on the wind direction and other conditions (ILS, VOR RWY 29 or VOR RWY 11).

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

GDAŃSK Lech Walesa
RNAV RWY 11

IRLUN 5R KOSEX 5R NIKMI 5R OGDV 5R OSLOG 5R RATOR 5R

IRLUN 5R

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	IRLUN	-	-	-FL120	-250	RNAV 1
002	TF	GD841	327 (334.0)	15.49	-	-	RNAV 1
003	TF	GD842	327 (333.7)	13.98	-7000 ft	-	RNAV 1
004	TF	EVNOB	327 (333.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
005	TF	GD809	016 (022.6)	5.07	+5000 ft	-220	RNAV 1
006	TF	GD808	286 (292.7)	5.05	+5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	GD807	286 (292.6)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
008	TF	GD806	286 (292.5)	4.99	+5000 ft	-210	RNAV 1
009	TF	GD804	016 (022.4)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
010	TF	GD803 (IAF)	106 (112.4)	4.99	5000 ft	-210	RNAV 1

KOSEX 5R

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	KOSEX	-	-	+FL100	-250	RNAV 1
002	TF	GD811	072 (078.5)	20.71	-7000 ft	-	RNAV 1
003	TF	EVNOB	024 (030.7)	5.00	-	-	RNAV 1
004	TF	GD809	016 (022.6)	5.07	+5000 ft	-220	RNAV 1
005	TF	GD808	286 (292.7)	5.05	+5000 ft	-220	RNAV 1
006	TF	GD807	286 (292.6)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	GD806	286 (292.5)	4.99	+5000 ft	-210	RNAV 1
008	TF	GD804	016 (022.4)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
009	TF	GD803 (IAF)	106 (112.4)	4.99	5000 ft	-210	RNAV 1

NIKMI 5R

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	NIKMI	-	-	+FL110	-250	RNAV 1
002	TF	GD831	306 (312.2)	16.60	+FL90	-	RNAV 1
003	TF	GD832	287 (293.2)	9.64	+FL90	-	RNAV 1
004	TF	GD822	286 (293.0)	12.30	+5000 ft	-	RNAV 1
005	TF	GD821	286 (292.7)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
006	TF	GD803 (IAF)	196 (202.6)	5.00	5000 ft	-210	RNAV 1

OGDAV 5R

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	OGDAV	-	-	-FL110	-250	RNAV 1
002	TF	GD823	137 (144.0)	9.80	6000 ft	-250	RNAV 1
003	TF	UGNUR	129 (135.2)	5.41	6000 ft	-	RNAV 1
004	TF	GD822	196 (202.8)	5.05	+5000 ft	-220	RNAV 1
005	TF	GD821	286 (292.7)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
006	TF	GD803 (IAF)	196 (202.6)	5.00	5000 ft	-210	RNAV 1

OSLOG 5R

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	OSLOG	-	-	-FL120	-250	RNAV 1
002	TF	GD841	311 (318.1)	17.51	-	-	RNAV 1
003	TF	GD842	327 (333.7)	13.98	-7000 ft	-	RNAV 1
004	TF	EVNOB	327 (333.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
005	TF	GD809	016 (022.6)	5.07	+5000 ft	-220	RNAV 1
006	TF	GD808	286 (292.7)	5.05	+5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	GD807	286 (292.6)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
008	TF	GD806	286 (292.5)	4.99	+5000 ft	-210	RNAV 1
009	TF	GD804	016 (022.4)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
010	TF	GD803 (IAF)	106 (112.4)	4.99	5000 ft	-210	RNAV 1

RATOR 5R

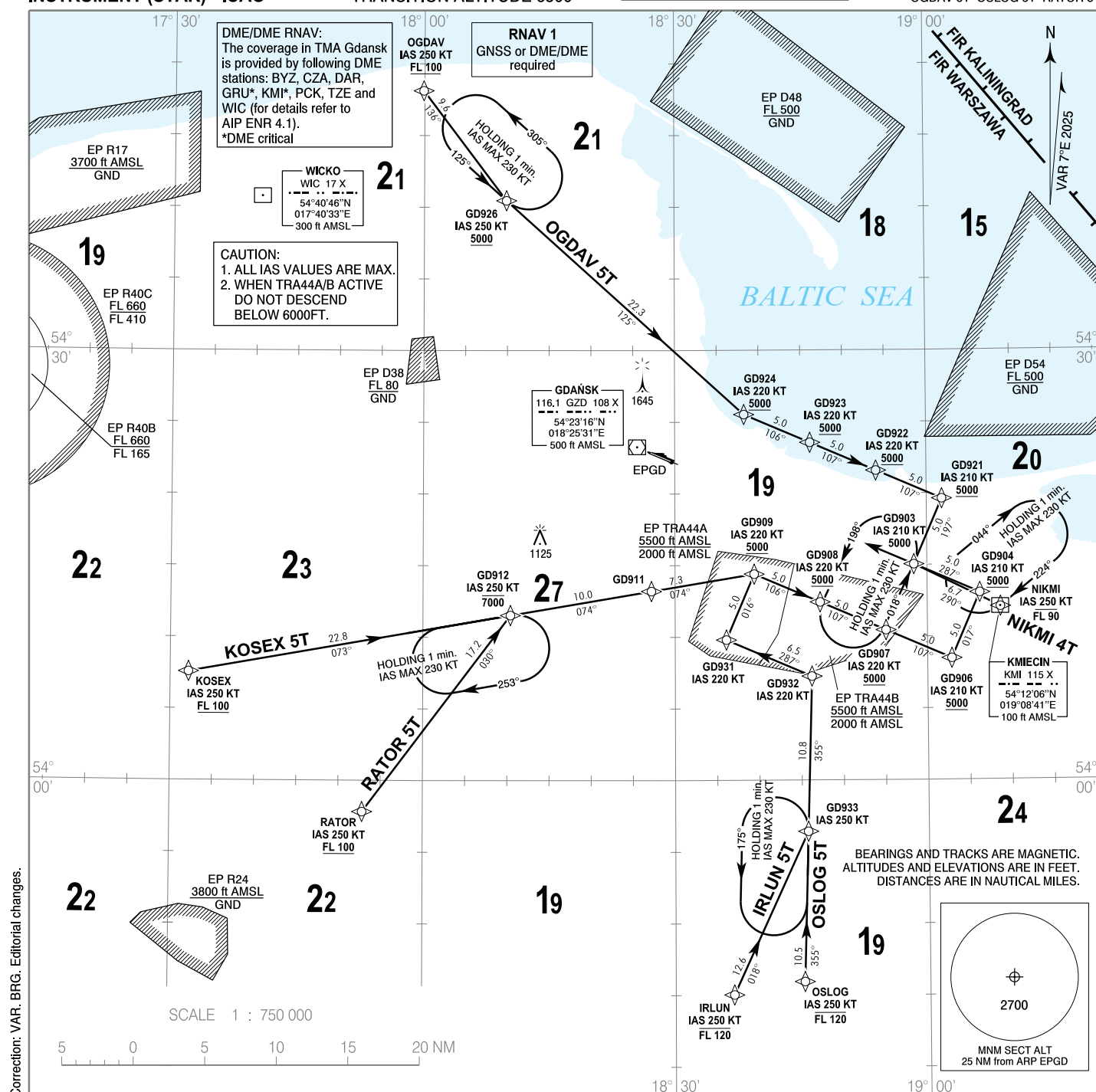
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	RATOR	-	-	+FL100	-250	RNAV 1
002	TF	GD811	024 (030.6)	16.06	-7000 ft	-	RNAV 1
003	TF	EVNOB	024 (030.7)	5.00	-	-	RNAV 1
004	TF	GD809	016 (022.6)	5.07	+5000 ft	-220	RNAV 1
005	TF	GD808	286 (292.7)	5.05	+5000 ft	-220	RNAV 1
006	TF	GD807	286 (292.6)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	GD806	286 (292.5)	4.99	+5000 ft	-210	RNAV 1
008	TF	GD804	016 (022.4)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
009	TF	GD803 (IAF)	106 (112.4)	4.99	5000 ft	-210	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
EVNOB	54 15 53.9 N	018 11 04.7 E
GD803 (IAF)	54 29 02.0 N	018 01 49.2 E
GD804	54 30 56.2 N	017 53 54.2 E
GD806	54 26 19.2 N	017 50 38.4 E
GD807	54 24 25.2 N	017 58 32.7 E
GD808	54 22 30.6 N	018 06 26.9 E
GD809	54 20 34.3 N	018 14 24.7 E
GD811	54 11 36.6 N	018 06 43.3 E
GD821	54 33 38.4 N	018 05 06.8 E
GD822	54 31 43.2 N	018 13 01.7 E
GD823	54 40 12.5 N	018 09 49.5 E
GD831	54 23 11.0 N	018 47 39.5 E
GD832	54 26 57.2 N	018 32 28.4 E
GD841	53 58 55.4 N	018 25 23.9 E
GD842	54 11 25.8 N	018 14 52.1 E
IRLUN	53 45 02.1 N	018 36 53.5 E
KOSEX	54 07 34.4 N	017 32 10.3 E
NIKMI	54 12 04.7 N	019 08 42.3 E
OGDAV	54 48 07.0 N	017 59 53.5 E
OSLOG	53 45 56.9 N	018 45 12.6 E
RATOR	53 57 49.2 N	017 52 49.6 E
UGNUR	54 36 22.2 N	018 16 22.8 E

TRANSITION ALTITUDE 6500

Gdańsk APPROACH	127.280	133.660
Gdańsk TOWER	118.105	
ATIS	129.630	

IRLUN 5T KOSEX 5T NIKMI 4T
OGDAV 5T OSLOG 5T RATOR 5T



1. RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved a/c. The following restriction apply: a/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
2. All a/c which can not follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved a/c.
4. Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
5. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.

RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT

- If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and follow the assigned STAR, then execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be performed after 2 minutes from setting 7600, in accordance with the vertical restrictions specified on the chart.
- If a STAR was assigned, the flight crew acknowledged it and vectoring was initiated, set the transponder to 7600 and continue for 2 minutes (from setting 7600) on the assigned heading and at the last assigned and acknowledged altitude. Thereafter continue directly to the FAF/FAP, execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be carried out in accordance with the vertical restrictions specified on the chart.
- If no STAR was assigned, set the transponder to 7600 and continue in accordance with the FPL. Thereafter execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be performed in accordance with the vertical restrictions specified on the chart.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT

Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed to DVOR/DME GZD. Over GZD descend to 4000 ft AMSL and then proceed to REP VVRIK (IF) VOR RWY 11 (RDL 286° MAG / 10.0 NM DVOR/DME GZD) or REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 and VOR RWY 29 (RDL 106° MAG / 16.0 NM DVOR/DME GZD). Thereafter execute approach and land on the most convenient RWY depending on the wind direction and other conditions (ILS: VOR RWY 29 or VOR RWY 11).

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

GDAŃSK Lech Walesa
RNAV RWY 29
IRLUN 5T KOSEX 5T NIKMI 4T OGDV 5T OSLOG 5T RATOR 5T

IRLUN 5T

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	IRLUN	-	-	-FL120	-250	RNAV 1
002	TF	GD933	018 (024.6)	12.56	-	-250	RNAV 1
003	TF	GD932	355 (001.6)	10.85	-	-220	RNAV 1
004	TF	GD931	287 (293.2)	6.49	-	-220	RNAV 1
005	TF	GD909	016 (023.0)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
006	TF	GD908	106 (113.1)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	GD907	107 (113.2)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
008	TF	GD906	107 (113.3)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
009	TF	GD904	017 (023.4)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
010	TF	GD903 (IAF)	287 (293.4)	5.00	5000 ft	-210	RNAV 1

KOSEX 5T

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	KOSEX	-	-	+FL100	-250	RNAV 1
002	TF	GD912	073 (079.8)	22.82	-7000 ft	-	RNAV 1
003	TF	GD911	074 (080.3)	10.00	-	-	RNAV 1
004	TF	GD909	074 (080.5)	7.28	+5000 ft	-220	RNAV 1
005	TF	GD908	106 (113.1)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
006	TF	GD907	107 (113.2)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	GD906	107 (113.3)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
008	TF	GD904	017 (023.4)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
009	TF	GD903 (IAF)	287 (293.4)	5.00	5000 ft	-210	RNAV 1

NIKMI 4T

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	NIKMI	-	-	-FL90	-250	RNAV 1
002	TF	GD903 (IAF)	290 (296.3)	6.71	5000 ft	-210	RNAV 1

OGDAV 5T

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	OGDAV	-	-	+FL100	-250	RNAV 1
002	TF	GD926	136 (142.9)	9.61	+5000 ft	-250	RNAV 1
003	TF	GD924	125 (132.0)	22.30	+5000 ft	-220	RNAV 1
004	TF	GD923	106 (113.1)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
005	TF	GD922	107 (113.2)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
006	TF	GD921	107 (113.3)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
007	TF	GD903 (IAF)	197 (203.4)	5.00	5000 ft	-210	RNAV 1

OSLOG 5T

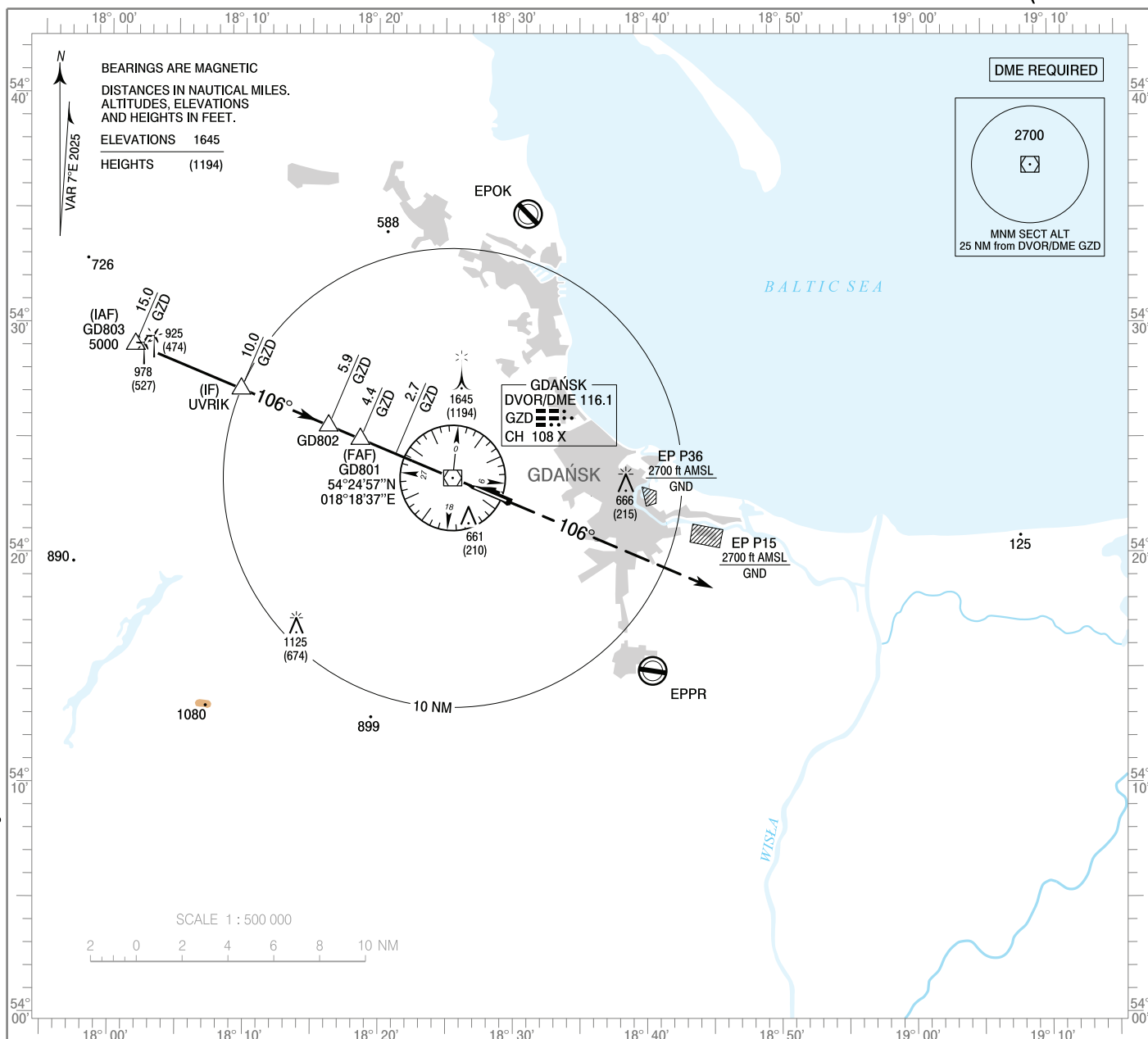
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	OSLOG	-	-	-FL120	-250	RNAV 1
002	TF	GD933	355 (001.6)	10.50	-	-250	RNAV 1
003	TF	GD932	355 (001.6)	10.85	-	-220	RNAV 1
004	TF	GD931	287 (293.2)	6.49	-	-220	RNAV 1
005	TF	GD909	016 (023.0)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
006	TF	GD908	106 (113.1)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	GD907	107 (113.2)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
008	TF	GD906	107 (113.3)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
009	TF	GD904	017 (023.4)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
010	TF	GD903 (IAF)	287 (293.4)	5.00	5000 ft	-210	RNAV 1

RATOR 5T

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	RATOR	-	-	+FL100	-250	RNAV 1
002	TF	GD912	030 (036.9)	17.20	-7000 ft	-250	RNAV 1
003	TF	GD911	074 (080.3)	10.00	-	-	RNAV 1
004	TF	GD909	074 (080.5)	7.28	+5000 ft	-220	RNAV 1
005	TF	GD908	106 (113.1)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
006	TF	GD907	107 (113.2)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1
007	TF	GD906	107 (113.3)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
008	TF	GD904	017 (023.4)	5.00	+5000 ft	-210	RNAV 1
009	TF	GD903 (IAF)	287 (293.4)	5.00	5000 ft	-210	RNAV 1

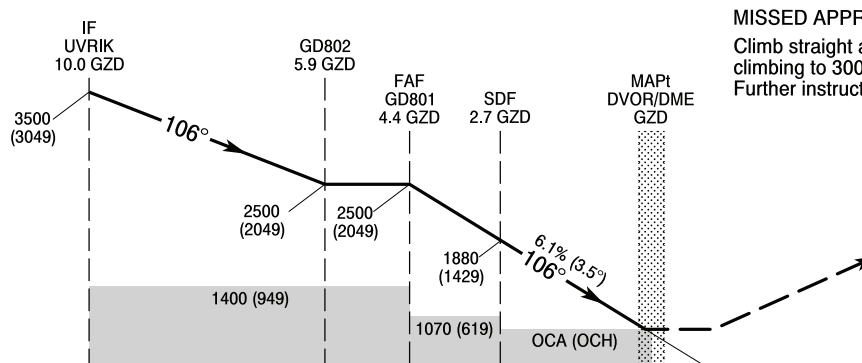
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
GD903 (IAF)	54 15 02.5 N	018 58 26.7 E
GD904	54 13 03.6 N	019 06 15.8 E
GD906	54 08 28.9 N	019 02 52.9 E
GD907	54 10 27.5 N	018 55 04.6 E
GD908	54 12 25.7 N	018 47 15.5 E
GD909	54 14 23.3 N	018 39 25.6 E
GD911	54 13 11.8 N	018 27 11.3 E
GD912	54 11 31.7 N	018 10 24.3 E
GD921	54 19 37.3 N	019 01 49.6 E
GD922	54 21 35.8 N	018 53 59.1 E
GD923	54 23 33.9 N	018 46 07.9 E
GD924	54 25 31.5 N	018 38 15.9 E
GD926	54 40 27.6 N	018 09 52.4 E
GD931	54 09 47.9 N	018 36 05.6 E
GD932	54 07 15.4 N	018 46 14.2 E
GD933	53 56 25.8 N	018 45 42.8 E
IRLUN	53 45 02.1 N	018 36 53.5 E
KOSEX	54 07 34.4 N	017 32 10.3 E
NIKMI	54 12 04.7 N	019 08 42.3 E
OGDAV	54 48 07.0 N	017 59 53.5 E
OSLOG	53 45 56.9 N	018 45 12.6 E
RATOR	53 57 49.2 N	017 52 49.6 E

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAOAERODROME ELEV 488 ft
THR RWY 11 ELEV 451 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 11Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105
ATIS 129.630GDAŃSK Lech Wałęsa
VOR
RWY 11 (CAT A/B/C/D)

Correction: VAR. BRG. Editorial changes.

TRANSITION ALTITUDE 6500



MISSED APPROACH

Climb straight ahead on RDL 106° GZD
climbing to 3000 (2549).
Further instructions from ATC.ELEV 451
(THR RWY 11)

SCALE 1 : 250 000

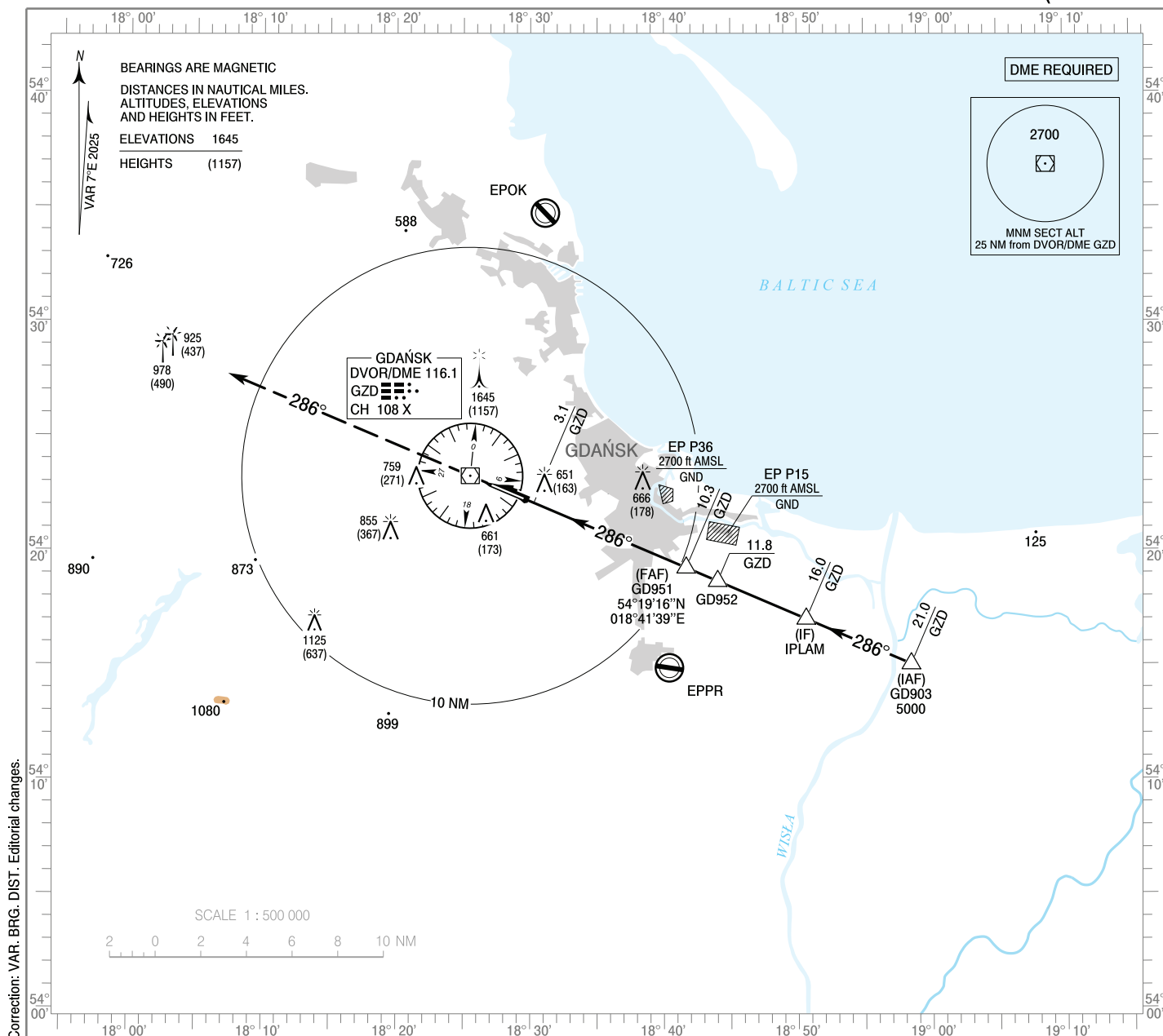
NM FROM THR RWY 11

OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 4.4 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in		930 (479)	930 (479)	930 (479)	930 (479)	Time	min : s	3 : 17	2 : 37	2 : 11	1 : 52	1 : 38	1 : 27
		When stepdown fix not received				Rate of descent	ft / min	490	620	740	860	990	1110
		1070 (619)	1070 (619)	1070 (619)	1070 (619)								
						Final approach distance/altitude (height)							
Circling (OCH AAL)*		1070 (582)	1070 (582)	1160 (672)	1250 (762)	Distance	4		3		2		1
*ACFT cat. D circling south of aerodrome only.						Altitude (height)	2370 (1919)		2000 (1549)		1630 (1179)		1250 (799)

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

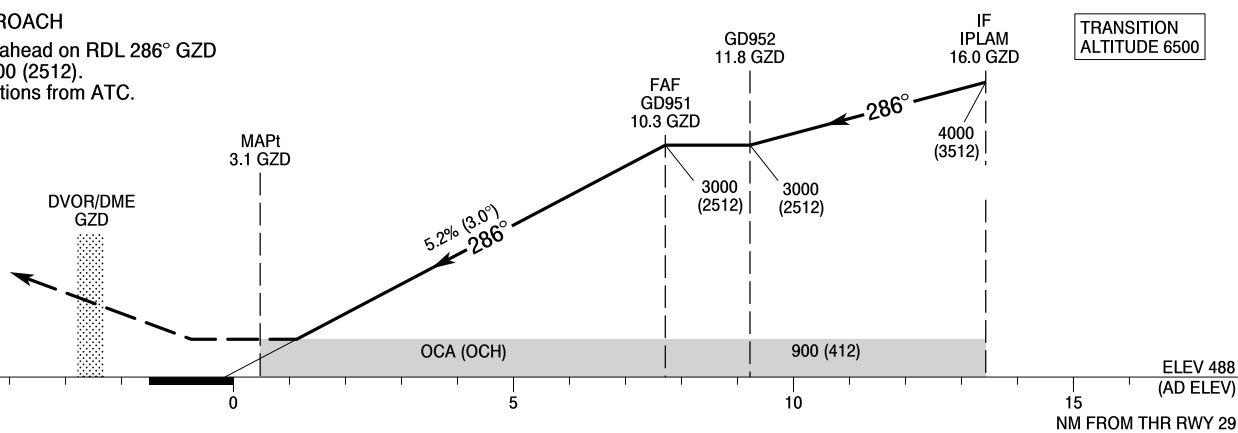
GDAŃSK / Lech Walesa
VOR
RWY 11 (CAT A/B/C/D)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF GD803	54°29'02.0"N	018°01'49.2"E	292.81° GEO (286° MAG) DVOR GZD	15.00 NM DME GZD
IF REP UVRIK	54°27'07.0"N	018°09'44.0"E	292.81° GEO (286° MAG) DVOR GZD	10.00 NM DME GZD
GD802	54°25'32.0"N	018°16'15.4"E	292.81° GEO (286° MAG) DVOR GZD	5.87 NM DME GZD
FAF GD801	54°24'57.3"N	018°18'37.4"E	292.81° GEO (286° MAG) DVOR GZD	4.37 NM DME GZD
SDF	54°24'18.6"N	018°21'15.8"E	292.81° GEO (286° MAG) DVOR GZD	2.70 NM DME GZD
MAPt DVOR/DME GZD	54°23'16.1"N	018°25'31.0"E		
Final approach descent angle: 3.50°				

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAOAERODROME ELEV 488 ft
THR RWY 29 ELEV 488 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEVGdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105
ATIS 129.630GDAŃSK Lech Wałęsa
VOR
RWY 29 (CAT A/B/C/D)

MISSED APPROACH

Climb straight ahead on RDL 286° GZD
climbing to 3000 (2512).
Further instructions from ATC.

TRANSITION
ALTITUDE 6500

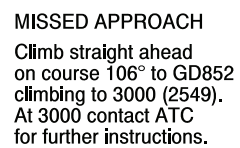
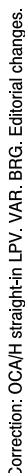
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 7.2 NM							
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight-in	900 (412)	900 (412)	900 (412)	900 (412)	Time	min : s	5 : 24	4 : 19	3 : 36	3 : 05	2 : 42	2 : 24
					Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
					Final approach distance/altitude (height)							
Circling*	960 (472)	990 (502)	1160 (672)	1250 (762)	Distance		8	7	6	5		
*ACFT cat. D circling south of aerodrome only.					Altitude (height)		2280 (1792)	1970 (1482)	1650 (1162)	1330 (842)		

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

GDAŃSK / Lech Walesa
VOR
RWY 29 (CAT A/B/C/D)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF GD903	54°15'02.5"N	018°58'26.7"E	112.92° GEO (106° MAG) DVOR GZD	20.97 NM DME GZD
IF REP IPLAM	54°17'00.8"N	018°50'37.0"E	112.93° GEO (106° MAG) DVOR GZD	15.97 NM DME GZD
GD952	54°18'40.2"N	018°44'00.7"E	112.93° GEO (106° MAG) DVOR GZD	11.77 NM DME GZD
FAF GD951	54°19'15.6"N	018°41'39.5"E	112.93° GEO (106° MAG) DVOR GZD	10.26 NM DME GZD
MAPt	54°22'04.4"N	018°30'20.9"E	112.93° GEO (106° MAG) DVOR GZD	3.07 NM DME GZD
Final approach descent angle: 3.00°				

GDAŃSK Lech Walesa
RNP
RWY 11 (CAT A/B/C/D)



OCA (OCH)						Distance FAF - MAPt 5.4 NM							
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	LPV	653 (202)	667 (216)	677 (226)	690 (239)	Time	min : s	4 : 03	3 : 14	2 : 42	2 : 19	2 : 01	1 : 48
	LNAV / VNAV	740 (289)	750 (299)	760 (309)	770 (319)	Rate of descent	ft / min	490	620	740	860	990	1110
	LNAV	1070 (619)	1070 (619)	1070 (619)	1070 (619)								
						Final approach distance/altitude (height)							
Circling (OCH AAL)*		1070 (582)	1070 (582)	1160 (672)	1250 (762)	Distance	5	4	3	2			
*ACFT cat. D circling south of aerodrome only.						Altitude (height)	2360 (1909)	1990 (1539)	1620 (1169)	1250 (799)			

GDAŃSK Lech Walesa

RNP

RWY 11 (CAT A/B/C/D)

EPGD RNP RWY 11 FROM GD803

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	IF	GD803	-	-	-	-	5000 ft	-	-	RNP APCH
002	TF	UVRIK	-	106 (112.53)	5.00	-	+3500 ft	-	-	RNP APCH
003	TF	GD802	-	106 (112.56)	4.13	-	+2500 ft	-	-	RNP APCH
004	TF	GD801	-	106 (112.72)	1.50	-	+2500 ft	-	-	RNP APCH
005	TF	RW11	Y	106 (112.80)	5.39	-	@501 ft	-	-3.5°/50	RNP APCH
006	CF	GD852	Y	106 (112.80)	16.64	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
GD803 (IAF)	54 29 02.0 N	018 01 49.2 E
UVRIK (IF)	54 27 07.0 N	018 09 44.0 E
GD802	54 25 32.0 N	018 16 15.4 E
GD801 (FAP/FAF)	54 24 57.3 N	018 18 37.4 E
RW11 (MAPt)	54 22 51.8 N	018 27 07.4 E
GD852 (MAF)	54 16 22.8 N	018 53 16.8 E

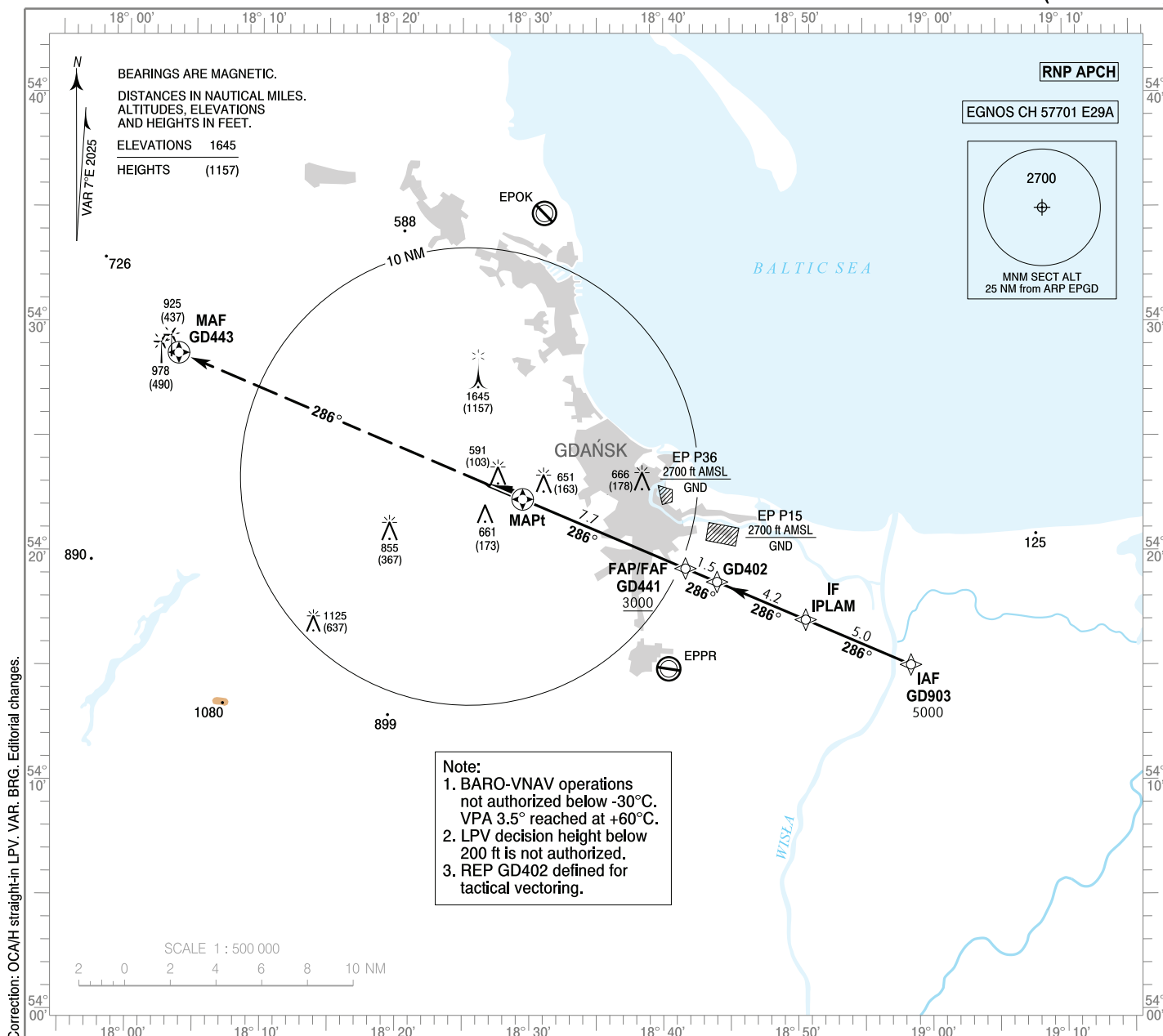
SBAS FAS Data Block Coding Data

EPGD RNP RWY 11	
Input Data	
Parameters	Values
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1 (EGNOS)
Airport Identifier:	EPGD
Runway:	11
Runway Letter:	0 (None)
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E11A
LTP/FTP Latitude:	542251.8400N
LTP/FTP Longitude:	0182707.3800E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	167.1
FPAP Latitude:	542216.5600N
Delta FPAP Latitude (seconds):	-35.2800
FPAP Longitude:	0182930.1800E
Delta FPAP Longitude (seconds):	142.8000
Threshold Crossing Height:	50.0
TCH Units Selector:	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees):	3.50
Course Width (metres):	105.00
Length Offset (metres):	0
HAL (metres):	40.0
VAL (metres):	35.0

Output Data	
Data Block	10 04 07 10 05 0B 00 00 01 31
	31 05 80 7B 56 17 E8 33 EB 07
	87 1A 60 EC FE A0 5B 04 F4 01
	5E 01 64 00 C8 AF 26 AE DC 74
Calculated CRC Value	26AEDC74

Required Additional Data (not CRC wrapped)	
ICAO Code	GD
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	137.6

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAOAERODROME ELEV 488 ft
THR RWY 29 ELEV 488 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105
ATIS 129.630GDAŃSK Lech Wałęsa
RNP
RWY 29 (CAT A/B/C/D)

MISSED APPROACH

Climb straight ahead
on course 286° to GD443
climbing to 3000 (2512).
At 3000 contact ATC
for further instructions.

DVOR/DME
GZDMAPt
RWY29

RDH 50

OCA (OCH)

TRANSITION ALTITUDE 6500

FAP/FAF
GD441
7.7 RWY29GD402
9.2 RWY29IF
IPLAM
13.4 RWY294000
(3512)

5.2% (3.0°)

←

ELEV 488
(THR RWY 29)

SCALE 1 : 250 000

NM FROM THR RWY 29

OCA (OCH)						Distance FAF - MAPt 7.7 NM							
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	LPV	686 (198)	698 (210)	706 (218)	717 (229)	Time	min : s	5 : 48	4 : 38	3 : 52	3 : 19	2 : 54	2 : 35
	LNAV / VNAV	740 (252)	740 (252)	740 (252)	750 (262)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
	LNAV	850 (362)	850 (362)	850 (362)	850 (362)								
							Final approach distance/altitude (height)						
Circling *		960 (472)	990 (502)	1160 (672)	1250 (762)	Distance	6	5	4	3	2		
*ACFT cat. D circling south of aerodrome only.						Altitude (height)	2450 (1962)	2140 (1652)	1820 (1332)	1500 (1012)	1180 (692)		

GDAŃSK Lech Walesa
RNP
RWY 29 (CAT A/B/C/D)

EPGD RNP RWY 29 FROM GD903

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	IF	GD903	-	-	-	-	5000 ft	-	-	RNP APCH
002	TF	IPLAM	-	286 (293.34)	5.00	-	+4000 ft	-	-	RNP APCH
003	TF	GD402	-	286 (293.23)	4.21	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH
004	TF	GD441	-	286 (293.15)	1.50	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH
005	TF	RW29	Y	286 (293.12)	7.73	-	@538 ft	-	-3.0°/50	RNP APCH
006	CF	GD443	Y	286 (293.11)	16.33	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
GD903 (IAF)	54 15 02.5 N	018 58 26.7 E
IPLAM (IF)	54 17 00.8 N	018 50 37.0 E
GD402	54 18 40.1 N	018 44 00.7 E
GD441 (FAP/FAF)	54 19 15.4 N	018 41 39.4 E
RW29 (MAPt)	54 22 16.6 N	018 29 30.2 E
GD443 (MAF)	54 28 37.8 N	018 03 45.3 E

SBAS FAS Data Block Coding Data

EPGD RNP RWY 29	
Input Data	
Parameters	Values
Operation Type:	0
SBAS Provider:	1 (EGNOS)
Airport Identifier:	EPGD
Runway:	29
Runway Direction:	0 (None)
Approach Performance Designator:	0
Route Indicator:	
Reference Path Data Selector:	0
Reference Path Identifier:	E29A
LTP/FTP Latitude:	542216.5600N
LTP/FTP Longitude:	0182930.1800E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres):	178.4
FPAP Latitude:	542252.4660N
Delta FPAP Latitude (seconds):	35.9060
FPAP Longitude:	0182704.8435E
Delta FPAP Longitude (seconds):	-145.3365
Threshold Crossing Height:	50.0
TCH Units Selector:	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees):	3.00
Course Width (metres):	105.00
Length Offset (metres):	56
HAL (metres):	40.0
VAL (metres):	35.0

Output Data	
Data Block	10 04 07 10 05 1D 00 00 01 39
	32 05 E0 67 55 17 88 8F EF 07
	F8 1A 84 18 01 8F 90 FB F4 01
	2C 01 64 07 C8 AF B0 B7 F5 63
Calculated CRC Value	B0B7F563

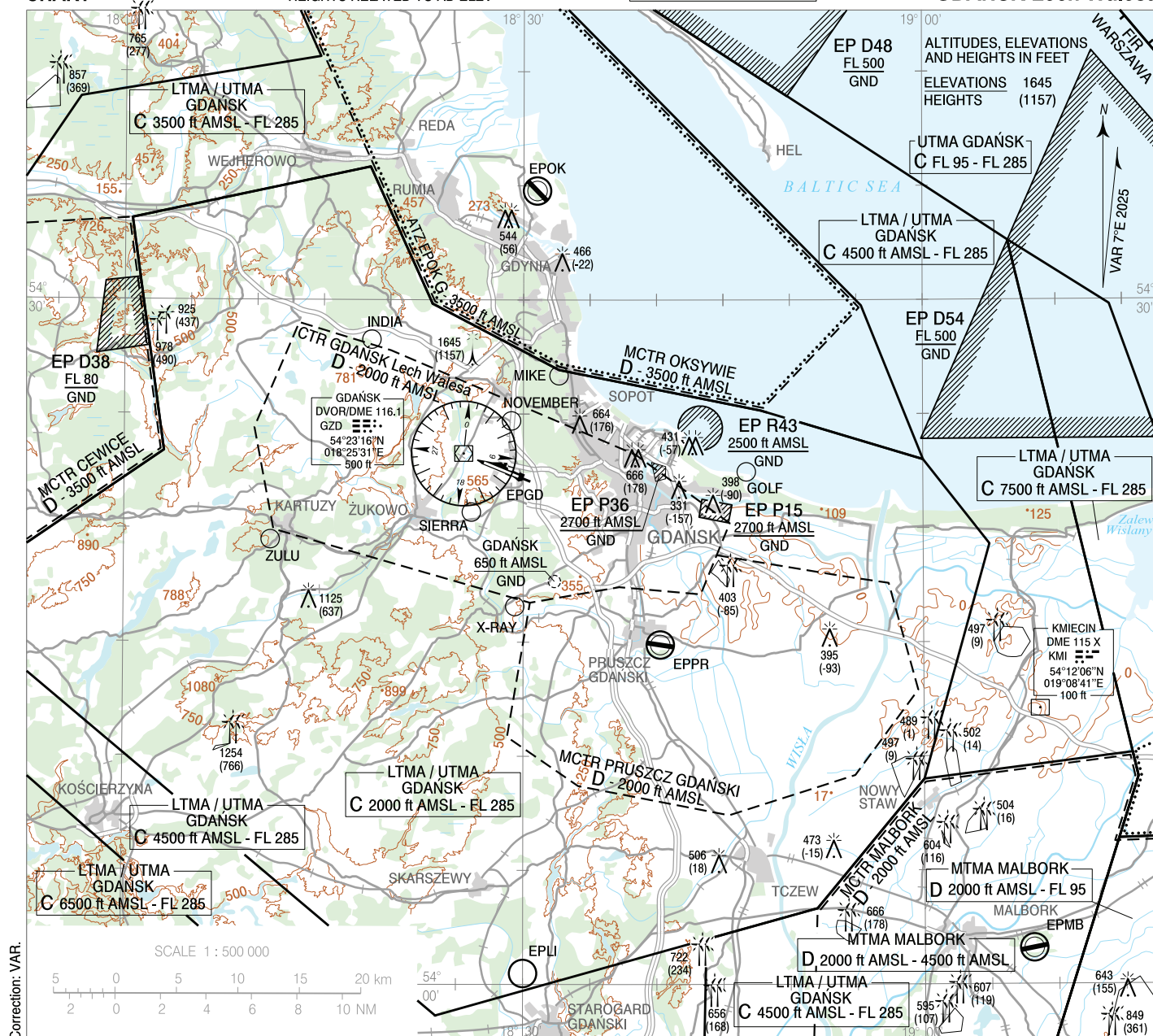
Required Additional Data (not CRC wrapped)	
ICAO Code	GD
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	148.9

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

AERODROME ELEV 488 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Gdańsk APPROACH	127.280
	133.660
Gdańsk TOWER	118.105

GDAŃSK Lech Walesa



○ Areas of aerial activities - flights of flying models (see: AIP ENR 5.5)

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
GOLF	54°22'28"N	018°46'44"E	Breakwater at the mouth of the Wisła Smiała River
INDIA	54°28'16"N	018°18'35"E	Western edge of Lake Marchowo
MIKE	54°26'41"N	018°32'40"E	Opera Leśna in Sopot town
NOVEMBER	54°24'42"N	018°29'06"E	Shopping centre
SIERRA	54°20'42"N	018°26'06"E	Palace in Leżno town
X-RAY	54°16'34"N	018°29'22"E	North-eastern edge of Lake Kolbudy near Kolbudy town
ZULU	54°19'30"N	018°11'01"E	South-western edge of Lake Karczemne near Kartuzy town

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, KRAKÓW WIEŻA 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 odladania.

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 WIEŻA.

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 TOWER crews are required to change frequency, omit the initial call, and monitor TWR frequency for ATC call.

Start-up, taxiing, haulage and pushing back can take place only with established communications and with the prior approval of the KRAKÓW GROUND or KRAKÓW TOWER.

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 znajduje się w punkcie oczekiwania przed drogą startową, jest gotowy do natychmiastowego startu.

Przygotowanie kokpitu jak i gotowość kabiny powinny być osiągnięte przed osiągnięciem punktu oczekiwania przed drogą startową, 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, zobowiązuje się załogi do zakończenia 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.

Zaleca się ostrożność podczas kołowania po płycie postojowej z powodu urządzeń obsługi naziemnej. Ze względu na podmuch z silników zaleca się kołowanie na minimalnej mocy oraz rozważenie kołowania z wykorzystaniem jednego silnika. Kołowanie wyłącznie z asystą FOLLOW ME.

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.

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 TOWER (frequency 123.255 MHz).

2.4 REDUCING RUNWAY OCCUPANCY TIME

2.4.1 DEPARTURES

ATC assumes that each aircraft located at runway holding position is ready for immediate take-off.

Whenever possible, cockpit checks and cabin readiness check should be completed before aircraft reaches runway holding position 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, the aircraft crews are obliged 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.

Caution is advised when taxiing on the apron due to ground handling equipment. Due to engine blast, it is recommended to taxi at minimum power and consider taxiing with one engine. Taxiing with FOLLOW ME assistance only.

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.

Stanowiska postojowe 24L, 24, 24R, 25L, 25, 25R dostępne dla śmigłowców na płozach.

W godzinach 0800-1600 (0700-1500) UTC¹⁾ lotnisko jest niedostępne dla cywilnych ultralekkich statków powietrznych.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

3.3 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

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. Płasczyzna 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 odholowanie ze stanowiska postojowego.
- d. Zgłoszenie przez załogę statku powietrznego chęci przeprowadzenia odladzania statku powietrznego na wyznaczonej płasczyźnie 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 płasczyźnie z powodu możliwości okresowego wystąpienia obniżonego współczynnika ścierności.
- f. Kołowanie do płasczyzny odladzania odbywa się wyłącznie po uzyskaniu zgody od kontrolera TWR/GROUND. Wprowadzanie statku powietrznego na płasczyznę 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.

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.

3.5 OGRANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI LOTNISKA

Stands 24L, 24, 24R, 25L, 25, 25R are available for skid-based helicopters.

Between 0800-1600 (0700-1500) UTC¹⁾ the aerodrome is not available for civil ultralight aircraft.

¹⁾ - see GEN 2.1.

3.3 AIRCRAFT DE-ICING

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-icing liquid remaining on the surface which may temporarily lower adhesion coefficient.
- f. Taxiing to De-icing Zone only when cleared by TWR/GROUND. Taxiing onto De-icing 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 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 LIMITATIONS IN AERODROME AVAILABILITY

W związku z wieloletnią eksploatacją drogi startowej i jej nośnością (tabela EPKK AD 2.12.4) lotnisko KRAKÓW/Balice wprowadziło ograniczenia. Każdy przewoźnik lotniczy przed ubieganiem się o slot zgodnie z zapisami EPKK AD 2.23.1, w przypadku gdy planuje wykonywanie operacji lotniczych na samolotach z ACN większym niż PCN RWY (ACN>52), musi uzyskać zgodę zarządzającego portem lotniczym na wykonywanie operacji z nadmiernym obciążeniem. Podczas ubiegania się o zgodę przewoźnik powinien podać przewidywaną liczbę planowanych operacji z nadmiernym obciążeniem, typ ACFT, masę ACFT (maksymalną i minimalną) oraz ACN ACFT (maksymalny i minimalny), na którym planuje wykonywanie operacji lotniczych. Po uzyskaniu zgody i wykonaniu operacji lotniczych z nadmiernym obciążeniem operator będzie przekazywał raporty tygodniowe o masach operacyjnych do zarządzającego lotniskiem.

Wszelkie zapytania i raporty należy kierować do:

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (H24)

E-mail: ops@krakowairport.pl

Tel.: +48-12-639-3305

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 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.

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;

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 (NADP1) 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 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;

- wykonywać podejście tak, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi z zachowaniem płynnego podejścia do lądowania.

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

Od zachodu do wschodu słońca - zakaz podejść z widocznością na RWY 07.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na RWY 25.

Na lotnisku w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ obowiązuje całkowity zakaz wykonywania prób silników.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ 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 ciągle 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 zdatości 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 zdatości 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 przysyłać pocztą, faksem lub pocztą elektroniczną do:

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o.

ul. kpt. M. Medweckiego 1

32-083 Balice

Tel.: +48-12-639-3301

Faks: +48-12-411-7977

E-mail: airport@krakowairport.pl

4.6. Świadectwo zdatości 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;

- perform approach so as the noise impact on the ground is reduced while continuous descent approach procedure is applied.

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

Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ engine tests are completely prohibited at the aerodrome.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ 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;

- znaki rejestracyjne statku powietrznego;
 - numer fabryczny statku powietrznego;
 - typ silnika (silników) i jego (ich) model;
 - typ śmigła;
 - urządzenia dodatkowe tłumiące hałas;
 - maksymalny ciężar startowy i maksymalny ciężar do lądowania wyrażone w kilogramach;
 - średni poziom hałasu zmierzony w punktach referencyjnych, wyrażony w EPNdB;
 - dopuszczalny poziom hałasu wg wymagań określonych w części II, tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Ochrona środowiska, wyrażony w EPNdB;
 - podstawę, na jakiej wydano certyfikat;
 - potwierdzenie, że statek powietrzny spełnia wymagania Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w zakresie hałasu przy użytkowaniu go zgodnie z ograniczeniami podanymi w obowiązującej instrukcji użytkowania w locie;
 - podpis urzędnika wystawiającego certyfikat;
 - data wystawienia certyfikatu.
- aircraft registration marks;
 - aircraft manufacturer's number;
 - engine(s) type and model;
 - propeller type;
 - additional noise attenuators;
 - MTOW and MLW in kilograms;
 - average noise level measured in reference points and expressed in EPNdB;
 - allowed noise level in accordance with the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation - Environmental Protection, volume 1, part II expressed in EPNdB;
 - basis of certification;
 - confirmation that in respect of noise emission the aircraft meets the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, if the restrictions specified in the valid Flight Operation Instructions are fulfilled;
 - signature of the officer issuing the certificate;
 - date of issuance.

4.7. Świadectwo zdolności w zakresie hałasu musi być dostarczone w języku angielskim, a w przypadku polskiego przewoźnika - w języku polskim.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

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.

1 NAWIAZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Jeżeli organ kontroli lotniska nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatających statków powietrznych lecących w locie IFR powinny - tak

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 ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF

szybko jak to możliwe - po starcie nawiązać łączność z KRAKÓW ZBLIŻANIE. Częstotliwość, na jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez KRAKÓW WIEŻA.

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 KRAKÓW WIEŻA.

2 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA KRAKÓW zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA KRAKÓW podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC - patrz strona ENR 6.3.2-1.

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).

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 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.

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

Informacje dotyczące planowania wysokości lotu: załogi statków powietrznych powinny brać pod uwagę możliwości otrzymania zezwolenia na zniżanie zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach procedur STAR. Bieżące zezwolenie na zniżanie będzie podane przez ATC. W miarę możliwości należy stosować technikę CDA.

2.1 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE IFR

2.1.1 PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ SID

Statki powietrzne wykonujące procedurę SID stosują 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 stosują 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.

3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

3.1. Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR KRAKÓW/Balice i lotach w LTMA KRAKÓW:

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

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

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

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 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

3.1. List of VFR navigation points used for arrivals/departures to/from KRAKÓW/Balice CTR and flights within KRAKÓW LTMA:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
LIMA	500811N 0200652E	Luborzycza Luborzycza
MIKE	502100N 0200200E	Miechów Miechów
OSCAR	501200N 0195300E	Smardzowice - kościół Smardzowice - church
ROMEO	495439N 0192446E	Niedaleko Radocza Near Radocza
SIERRA	495900N 0194900E	Skawina Skawina
UNIFORM	494731N 0194641E	Niedaleko Sułkowice 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 przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z właściwym organem ATC przed wlotem do przestrzeni kontrolowanej.

UWAGA:

Doloty/odloty do/z lotniska KRAKÓW/Balice z kierunku południowego są dostępne tylko poprzez punkty **SIERRA** i **KILO**.

3.3. Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami: **KILO** lub **ZULU**. Procedurę oczekiwania należy wykonywać na wysokości 2000 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.

UWAGA:

Procedura oczekiwania nad punktem **KILO** powinna być wykonana na zachód od tego punktu, bez przekraczania autostrady przebiegającej po wschodniej stronie punktu **KILO**.

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.

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;

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.

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.

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 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;

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **ZULU** do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 10 minut nad punktem **ZULU** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

b. w czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **KILO** przez **SIERRA** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska KRAKÓW/Balice;
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **KILO** do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 10 minut nad punktem **KILO** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

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,

- show all aircraft navigation lights, warning and landing during arrival and holding;
- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over **ZULU** point until receiving a continuous green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over **ZULU** point for 10 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the FOLLOW ME car.

b. 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 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. z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

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

4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

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 Procedures of Air Navigation - 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.

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.

e. the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.

4 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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 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 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 assistance.

Elements of the movement area available for aircraft during Low Visibility Take-Off (LVTO):

- RWY: 25,
- TWY: A, W3, Z3, Z4, Z5, Z6, B1, B2, B3, B4, B5, B6, F, S, T.

W przypadku wystąpienia przerwania 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

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;
- zaistniejącej innej okoliczności mającej wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.

Informacja o zawieszeniu LVP jest umieszczana w ATIS i ma treść: „Low visibility procedures suspended”.

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

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

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. 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.

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) UTC¹⁾

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 określonej 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

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

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. 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) UTC¹⁾

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)
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
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

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
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

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
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
EPKK - 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.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

AERODROME ELEV 792 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Kraków APPROACH	121.075, 126.530, 126.975
Kraków TOWER	123.255

ALTITUDES, ELEVATIONS AND HEIGHTS IN FEET

ELEVATIONS	HEIGHTS
2329	(1537)

LTMA / UTMA KRAKÓW
C 2300 ft AMSL - FL 285

LTMA / UTMA KRAKÓW
C 3500 ft AMSL - FL 285

LTMA / UTMA KRAKÓW
C 6500 ft AMSL - FL 285

LTMA / UTMA KRAKÓW
C 5500 ft AMSL - FL 285

LTMA / UTMA KRAKÓW
C 6500 ft AMSL - FL 285

UTMA KRAKÓW
C FL 95 - FL 285

SCALE 1 : 500 000

5 0 5 10 15 20 km

2 0 2 4 6 8 10 NM

POINT ID	POINT ID FPL	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
BRAVO	EPKTB	50°15'53"N	019°26'05"E	Bukowno town
DELTA	EPKKD	49°51'25"N	020°08'30"E	near Dobczyce town
ECHO	EPKKE	50°02'31"N	020°05'52"E	Water power plant on the Vistula River
HOTEL	EPKTH	50°19'05"N	019°14'14"E	Strzemieszyce town - junction of S1 and 94 roads
INDIA	EPKKI	50°09'00"N	019°38'00"E	Krzeszowice town - mine, north of the city
KILO	EPKKK	50°03'00"N	019°48'00"E	Kryspinów town - to the south of the water reservoir
LIMA	EPKKL	50°08'11"N	020°06'52"E	Luborzyca town
MIKE	EPKKM	50°21'00"N	020°02'00"E	Miechów town
OSCAR	EPKKO	50°12'00"N	019°53'00"E	Church in Smardzowice town
ROMEO	EPKKR	49°54'39"N	019°24'46"E	near Radocza
SIERRA	EPKKS	49°59'00"N	019°49'00"E	Skawina town
UNIFORM	EPKKU	49°47'31"N	019°46'41"E	near Sułkowice town
ZULU	EPKKZ	50°06'33"N	019°46'46"E	Zabierzów town - radar dome

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

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 przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
08	090.18°GEO	3200 x 45	RWY: PCN 70/R/A/W/T CONC SWY: CONC/ASPH	502833.78N 0190334.45E/ 502833.42N 0190616.73E/ 131.9	970.7 980.6
26	270.21°GEO	3200 x 45	RWY: PCN 70/R/A/W/T CONC SWY: NIL	502833.46N 0190600.50E/ 502833.78N 0190334.45E/ 131.7	1004.0 1000.6

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
08	Patrz/See AD 2 EPKT 6-1.	320 x 45	NIL	3320 x 300	240 x 120	NIL	NIL
26	Patrz/See AD 2 EPKT 6-1.	NIL	NIL	3320 x 300	210 x 150	NIL	Tak/Yes

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
08	Pobocza drogi startowej o szerokości 7,5 m - nawierzchnia CONC/ASPH, PCN 70 R/B/W/T. Runway shoulders 7.5 m wide - CONC/ASPH surface, PCN 70 R/B/W/T.
26	Pobocza drogi startowej o szerokości 7,5 m - nawierzchnia CONC/ASPH, PCN 70 R/B/W/T. Runway shoulders 7.5 m wide - CONC/ASPH surface, PCN 70 R/B/W/T. Przesunięty THR. Displaced THR.

EPKT AD 2.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE
EPKT 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
08	2880	2880	3200	3200	NIL
08	2140	2140	2460	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY N
26	3200	3200	3200	2880	NIL
26	2454	2454	2454	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY S

Uwagi	Remarks
08) Brak świateł SWY. Wszystkie odległości mierzone zgodnie z GM1 ADR.OPS.A.OO5 dokumentu AMC/GM do Rozporządzenia Komisji UE 139/2014.	08) No SWY lights. All distances are measured according to GM1 ADR.OPS.A.OO5 documents AMC/GM to EU Commission Regulation 139/2014.

EPKT AD 2.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ
EPKT AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
08	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	65	NIL
26	ALPA-ATA, CAT. II	900 m LIH	DTHR: G	NIL	PAPI 3° left	51	900 m

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/ Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
08	3200 m / 15 m	LIH FM 0-2300: W FM 2300-2900: R/W FM 2900-3200: R	3200 m / 50 m	LIH FM 0-2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y	R	NIL
26	3200 m / 15 m	LIH FM 0-2300: W FM 2300-2900: R/W FM 2900-3200: R	3200 m / 50 m	LIH FM 0-320 m: R FM 320-2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y	R	NIL

10	Uwagi	1. Dla RWY 08 brak świateł SWY. 2. RCL, RENL, REDL, THR LGT, TDZ LGT oraz APCH LGT są wyposażone w diody elektroluminescencyjne (LED). 1. No SWY lights at RWY 08. 2. RCL, RENL, REDL, THR LGT, TDZ LGT and APCH LGT are equipped with light emitting diode (LED) lights.
	Remarks	

	Fuelling	Patrz NOTAM. 0700-1900 (0600-1800) See NOTAM.
9	Obsługa naziemna	0700-1900 (0600-1800)
	Handling	Patrz NOTAM. 0700-1900 (0600-1800) See NOTAM.
10	Ochrona	H24
	Security	
11	Odladzanie	0700-1900 (0600-1800)
	De-icing	Patrz NOTAM. 15 OCT - 15 APR. Usługa odladzania dostępna sezonowo. W pozostałym okresie usługa odladzania dostępna na żądanie. 0700-1900 (0600-1800) See NOTAM. 15 OCT - 15 APR. De-icing available seasonally. During the remaining period de-icing available O/R.
12	Uwagi	¹⁾ - patrz GEN 2.1.
	Remarks	Praca lotniska poza podanymi godzinami, po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym - z wyprzedzeniem 48 HR. ¹⁾ - see GEN 2.1. Aerodrome operation outside operational hours after prior consultation with the AD administrator - 48 HR in advance.

EPLB AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPLB AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Środki załadownicze	Wózki bagażowe, wózek wielkogabarytowy, taśmociągi bagażowe, podnośnik kontenerów. Baggage carts, cargo truck, conveyor belt loader, high loader.
	Cargo-handling facilities	
2	Rodzaje paliwa i oleju	Paliwo: JET A-1, AVGAS 100LL
	Fuel/Oil Types	Olej: NIL Fuel: JET A-1, AVGAS 100LL Oil: NIL
3	Urządzenia do tankowania/Pojemność	JET A-1 (autocysterny - 1 x 18000 L, 1 x 34000 L); AVGAS 100LL zbiornik stacjonarny (1 x 30000 L) JET A-1 (tank trucks - 1 x 18000 L, 1 x 34000 L); AVGAS 100LL fuel dispenser (1 x 30000 L)
	Fuelling facilities/Capacity	
4	Urządzenia do odladzania	Samojezdne zestawy do odladzania. 2 x Safeaero Typhoon Mobile de-icing sets. 2 x Safeaero Typhoon
	De-icing facilities	
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych	NIL
	Hangar space for visiting aircraft	
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych	NIL
	Repair facilities for visiting aircraft	
7	Uwagi	Handling:

	Remarks	Tel.: +48-81-458-1332 Tel. kom.: +48-609-900-638 Faks: +48-81-470-4607 Znak wywoławczy - LUBLIN HANDLING. Częstotliwość - 131,505 MHz. W przypadku nienawiązania łączności na częstotliwości 131,505 MHz stosowne informacje dla LUBLIN HANDLING mogą być przekazane przez kontrolera TWR. Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, MASTERCARD, DINERS CLUB, MAESTRO, POLCARD, JCB, VISA ELECTRON, ELECTRONIC, b) karty paliwowe: AIR BP, SHELL, c) przedpłaty, d) przelewy. <u>Handling:</u> Phone: +48-81-458-1332 Mobile: +48-609-900-638 Fax: +48-81-470-4607 Call sign - LUBLIN HANDLING. Frequency - 131.505 MHz. If no radio contact has been established on 131.505 MHz, information relevant for LUBLIN HANDLING may be forwarded by the TWR controller. The following forms of payment are accepted: a) credit cards: VISA, MASTERCARD, DINERS CLUB, MAESTRO, POLCARD, JCB, VISA ELECTRON, ELECTRONIC, b) fuel cards: AIR BP, SHELL, c) prepayments, d) bank transfer.
--	----------------	--

EPLB AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPLB AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotele	W Lublinie i w Świdniku.
	Hotels	Hotels in Lublin and Świdnik.
2	Restauracje	W Lublinie i w Świdniku.
	Restaurants	Restaurants in Lublin and Świdnik.
3	Środki transportu	Komunikacja miejska, taksówki, szynobus do Lublina i Świdnika, komunikacja kolejowa z miasta Świdnik.
	Transportation	Bus transport, taxi, railbus to/from Lublin and Świdnik, railway transport to/from Świdnik.
4	Pomoc medyczna	Szpitale w Lublinie i w Świdniku.
	Medical facilities	Hospitals in Lublin and Świdnik.
5	Usługi bankowe i pocztowe	Bank: W Lublinie i w Świdniku.
	Bank and Post office	Począ: NIL Bank: In Lublin and Świdnik. Post: NIL
6	Informacja turystyczna	W Lublinie i w Świdniku.
	Tourist office	In Lublin and Świdnik.
7	Uwagi	NIL
	Remarks	

	MET briefing office	
7	ATS	0600-2200 (0500-2100) Patrz NOTAM.
	ATS	0600-2200 (0500-2100) See NOTAM.
8	Tankowanie	0600-2200 (0500-2100) Patrz NOTAM.
	Fuelling	0600-2200 (0500-2100) See NOTAM.
9	Obsługa naziemna	0600-2200 (0500-2100) Patrz NOTAM.
	Handling	0600-2200 (0500-2100) See NOTAM.
10	Ochrona	H24
	Security	
11	Odladzanie	NOTAM 15 OCT - 15 APR. Usługa odladzania dostępna sezonowo. W pozostałym okresie usługa odladzania dostępna na żądanie.
	De-icing	NOTAM 15 OCT - 15 APR. De-icing available seasonally. During the remaining period de-icing available O/R.
12	Uwagi	¹⁾ Patrz GEN 2.1.
	Remarks	¹⁾ See GEN 2.1.

EPLL AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE

EPLL AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Środki załadownicze	ciągnik akumulatorowy -5,
	Cargo-handling facilities	ciągnik spalinowy - 4, samochód osobowy - 1, autobus - 2, taśmociąg samojezdny - 3, podgrzewacz samolotowy - 2, GPU - 3, konwerter -1, schody pasażerskie - 5, wózek bagażowy - 16, ładownia do palet i kontenerów - 1, wózek transportowy cargo - 10, urządzenie odladzające - 2, wóz asenizacyjny - 2, airstarter - 1, pushback - 1, urządzenie Ambulift - 1, stół rolkowy - 11, wózek widłowy - 5, ciężki wózek widłowy Heli - 1, wózek bagażowy - 20, wóz do tankowania wody pitnej - 2.
		electric tow tractor - 5, diesel tow tractor - 4, passenger car - 1,

		bus - 2, self-propelled belt loader - 3, aircraft heater - 2, GPU - 3, converter - 1, passenger stairs - 5, baggage trolley - 16, pallet and container loader - 1, cargo transporter - 10, de-icing device - 2, lavatory truck - 2, airstarter - 1, pushback - 1, Ambulift device - 1, roller lift table - 11, fork lift truck - 5, heavy fork lift truck Heli - 1, baggage trolley - 20, potable water refuelling truck - 2.
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	Dystrybutor stacjonarny 20000 L, długość węża 40 m (AVGAS 100LL) - 1, cysterna 35000 L (JET A-1) - 2. Stationary fuel dispenser 20000 L, hose length 40 m (AVGAS 100LL) - 1, tank truck of 35000 L capacity (JET A-1) - 2.
4	Urządzenia do odladzania De-icing facilities	Elephant My - 1, Safeaero Typhoon - 1.
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych Hangar space for visiting aircraft	NIL
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych Repair facilities for visiting aircraft	Obsługa liniowa/Obsługa hangarowa: Organizacja Obsługowa Part 145, statki powietrzne do 5700 kg MTOW. Line maintenance/Hangar maintenance: Maintenance Organization Part 145, aircraft up to 5700 kg MTOW.
7	Uwagi Remarks	Obsługa liniowa/obsługa hangarowa: Bartolini Air Maintenance Tel. kom.: +48-609-377-367, +48-725-407-705 E-mail: ndominczak@bartoliniair.com , dzarzycki@bartoliniair.com Line maintenance/hangar maintenance: Bartolini Air Maintenance Mobile: +48-609-377-367, +48-725-407-705 E-mail: ndominczak@bartoliniair.com , dzarzycki@bartoliniair.com

EPLL AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPLL AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotele Hotels	Hotele w mieście. Hotels in the city.
2	Restauracje	Restauracja w porcie lotniczym, restauracje w mieście.

5 AKTYWNOŚĆ ZWIERZĄT W REJONIE LOTNISKA

Na lotnisku i w jego okolicach występuje wzmożona aktywność średnich i dużych ptaków.

Zalecana wzmożona czujność przy starcie i lądowaniu.

5.1 KONTROLA ODNOŚNIE WYSTĘPOWANIA ZWIERZĄT

Kontrola wykonywana jest przez służbę operacyjną lub przez sokolnika następującymi środkami/metodami: przy użyciu ptaków drapieżnych i/lub psa (w przypadku sokolnika), środków pirotechnicznych i bioakustycznych (w obu przypadkach). Po zgłoszeniu zderzenia statku powietrznego ze zwierzętami dokonywana jest kontrola RWY, TWY i statku powietrznego (po lądowaniu).

5.2 RAPORTOWANIE

Każda obecność ptaków i zwierzyny naziemnej na terenie lotniska powinna zostać zgłoszona do TWR w celu usunięcia zagrożenia przez personel lotniska.

6 MOC SILNIKÓW NA APN

Załogi statków powietrznych są zobowiązane do stosowania minimalnej, niezbędnej do wykonywania operacji lotniczych mocy silników w obrębie APN lotniska.

5 WILDLIFE ACTIVITY AROUND THE AERODROME

Increased activity of medium and large birds is observed at and in the vicinity of the aerodrome.

Enhanced vigilance is advised during take-off and landing.

5.1 WILDLIFE CONTROL

Wildlife control is carried out by the operational service or falconer using the following measures/methods: predatory birds and/or a dog (in the case of falconer), pyrotechnics or bioacoustics (in both cases). After a wildlife strike report, a check of the RWY, TWY and aircraft (after landing) is carried out.

5.2 REPORTING

Any presence of birds and ground wildlife at the aerodrome should be reported to TWR so that the hazard is removed by aerodrome staff.

6 ENGINE POWER ON APN

Crews of aircraft are obliged to use the minimum engine power necessary for flight operations within the aerodrome APN.

**EPLL AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPLL AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

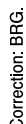
<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPLL 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 07, RWY 25)	AD 2 EPLL 6 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP) RWY 07	AD 2 EPLL 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP) RWY 25	AD 2 EPLL 8 - 5
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP) RWY 25	AD 2 EPLL 8 - 9
EPLL - AREA CHART ICAO - ARRIVAL AND TRANSIT ROUTES (TMA ŁÓDŹ)	AD 2 EPLL 9 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP) RWY 07	AD 2 EPLL 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP) RWY 25	AD 2 EPLL 10 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z RWY 25) CAT A,B,C,D	AD 2 EPLL 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPLL 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR RWY 07) CAT A,B,C,D	AD 2 EPLL 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR RWY 25) CAT A,B,C,D	AD 2 EPLL 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP RWY 07) CAT A,B,C,D	AD 2 EPLL 12 - 9

Charts	Pages
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP RWY 25) CAT A,B,C,D	AD 2 EPLL 12 - 13
VFR ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES	AD 2 EPLL 13 - 1

EPLL AD 2.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)

EPLL AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Powierzchnia segmentu lotu z widocznością (VSS) dla procedur podejścia ILS z RWY 25 (AD 2 EPLL 12-1), ILS y or LOC y RWY 25 (AD 2 EPLL 12-3), VOR RWY 25 (AD 2 EPLL 12-7) oraz RNP RWY 25 (AD 2 EPLL 12-13) jest naruszana przez następujące przeszkody: Grupa drzew: 514331,8200N 0192447,1100E, 659 ft AMSL, 56 ft AGL Grupa drzew: 514329,0900N 0192450,1700E, 669 ft AMSL, 65 ft AGL Grupa drzew: 514323,5700N 0192444,9200E, 657 ft AMSL, 52 ft AGL Grupa drzew: 514327,1400N 0192457,3000E, 681 ft AMSL, 82 ft AGL Grupa drzew: 514333,7300N 0192448,8100E, 667 ft AMSL, 68 ft AGL Zaleca się załogom statków powietrznych w segmencie lotu z widocznością, poniżej publikowanego OCA/OCH danej procedury podejścia do lądowania zwrócić szczególną uwagę na wskazane przeszkody podczas zniżania i zaleca się utrzymanie gradientu końcowego zniżania opublikowanego w końcowym podejściu.	The Visual Segment Surface (VSS) for the approach procedures ILS from RWY 25 (AD 2 EPLL 12-1), ILS y or LOC y RWY 25 (AD 2 EPLL 12-3), VOR RWY 25 (AD 2 EPLL 12-7) and RNP RWY 25 (AD 2 EPLL 12-13) is infringed by following obstacles: Group of trees: 514331.8200N 0192447.1100E, 659 ft AMSL, 56 ft AGL Group of trees: 514329.0900N 0192450.1700E, 669 ft AMSL, 65 ft AGL Group of trees: 514323.5700N 0192444.9200E, 657 ft AMSL, 52 ft AGL Group of trees: 514327.1400N 0192457.3000E, 681 ft AMSL, 82 ft AGL Group of trees: 514333.7300N 0192448.8100E, 667 ft AMSL, 68 ft AGL Flight crews are advised to pay particular attention to the obstacles mentioned above when flying within the visual segment, below the published OCA/OCH of the relevant approach procedure, during descent, and maintain the final descent gradient published for the final approach.
--	---



Notes:
Bearings are magnetic.
Distances in nautical miles.
Elevations in feet.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

EPMO AD 2.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA
EPMO AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

EPMO - WARSZAWA/Modlin

EPMO AD 2.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA
EPMO AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	522704N 0203907E
	ARP coordinates and site at AD	NIL
2	Odległość, kierunek od miasta	6 km (3,24 NM), 127°GEO od Nowego Dworu Mazowieckiego.
	Direction and distance from city	6 km (3.24 NM), 127°GEO FM Nowy Dwór Mazowiecki.
3	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia	344 ft / 26.3°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	102 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	5° E (2020) / 8° E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. ul. Gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Tel.: +48-22-346-4000 Faks: +48-22-346-4005 SITA: WMIAPXH AFS: EPMOYDYX E-mail: info@modlinairport.pl www.modlinairport.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. ul. Gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki SITA: WMIAPXH AFS: EPMOYDYX Phone: +48-22-346-4000 Fax: +48-22-346-4005 E-mail: info@modlinairport.pl www.modlinairport.pl
7	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)	IFR/VFR
	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	
8	Uwagi	Dyżurny Operacyjny Portu: Tel.: +48-22-346-4450 +48-22-346-4451 Faks: +48-22-346-4479 Tel. kom.: +48-609-225-592 E-mail: dopl@modlinairport.pl Koordynatorzy ruchu naziemnego: Tel.: +48-22-346-4480 Tel. kom.: +48-506-611-730 E-mail: krln@modlinairport.pl TWR: Tel.: +48-22-574-5518, +48-81-452-5518
	Remarks	

		+48-22-574-5519, +48-81-452-5519 Faks: +48-22-574-5527, +48-81-452-5527 AFS: EPMOZTZX E-mail: epmo@pansa.pl Dowódca Zmiany SOL: Tel.: +48-22-346-4750 Tel. kom.: +48-502-571-160 E-mail: wso_sol@modlinairport.pl W przypadku awarii centrali 346-xxxx należy zmienić numer centrali na 326-xxxx. Aerodrome Duty Officer: Phone: +48-22-346-4450 +48-22-346-4451 Fax: +48-22-346-4479 Mobile: +48-609-225-592 E-mail: dopl@modlinairport.pl Marshalls: Phone: +48-22-346-4480 Mobile: +48-506-611-730 E-mail: krln@modlinairport.pl TWR: Phone: +48-22-574-5518, +48-81-452-5518 +48-22-574-5519, +48-81-452-5519 Fax: +48-22-574-5527, +48-81-452-5527 AFS: EPMOZTZX E-mail: epmo@pansa.pl Aerodrome Security Service Shift Commander: Phone: +48-22-346-4750 Mobile: +48-502-571-160 E-mail: wso_sol@modlinairport.pl In case of switchboard failure, dial the prefix 326-xxxx instead of 346-xxxx.
--	--	--

EPMO AD 2.3 GODZINY PRACY (UTC ¹⁾)
EPMO 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 Graniczna Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna: MON-SAT 0725-1500 (0625-1400). H24 Border Sanitary and Epidemiological Station: MON-SAT 0725-1500 (0625-1400).
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 Dostęp zdalny: iwb.pansa.pl / kontakt telefoniczny. H24 Remote access: iwb.pansa.pl / telephone contact.
6	Biuro odpraw MET	H24

	MET briefing office	
7	ATS	TWR: 0430-0059 (0330-2359).
	ATS	
8	Tankowanie	H24
	Fuelling	
9	Obsługa naziemna	W zakresie ASP z wyprzedzeniem 48 HR. W zakresie AMC z wyprzedzeniem 24 HR. W zakresie WELCOME z wyprzedzeniem 24 HR. ASP handling agent by prior arrangement, 48 HR in advance. AMC handling agent by prior arrangement, 24 HR in advance. WELCOME handling agent by prior arrangement, 24 HR in advance.
	Handling	
10	Ochrona	H24
	Security	
11	Odladzanie	W zakresie ASP z wyprzedzeniem 48 HR. W zakresie AMC z wyprzedzeniem 24 HR. W zakresie WELCOME z wyprzedzeniem 24 HR. ASP handling agent by prior arrangement, 48 HR in advance. AMC handling agent by prior arrangement, 24 HR in advance. WELCOME handling agent by prior arrangement, 24 HR in advance.
	De-icing	
12	Uwagi	Aktualne godziny pracy TWR podawane są w NOTAM. 1) - patrz GEN 2.1. Current working hours of TWR are published by NOTAM. 1) - see GEN 2.1.
	Remarks	

EPMO AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPMO AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Środki załadownicze	transportery taśmowe, przyczepy do bagażu, ciągarki elektryczne do przewozu bagażu, urządzenie "Ambulift" dla niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich. self-propelled belt loaders, baggage carts, electric ramp tractors, "Ambulift" device for disabled passengers on wheelchairs.
	Cargo-handling facilities	
2	Rodzaje paliwa i oleju	Paliwo: JET A-1, AVGAS 100 Olej: NIL Fuel: JET A-1, AVGAS 100 Oil: NIL
	Fuel/Oil Types	
3	Urządzenia do tankowania/Pojemność	JET A-1: 4 x 38000 L, AVGAS: 8000 L
	Fuelling facilities/Capacity	
4	Urządzenia do odladzania	Mallaghan TA8200 - w zakresie ASP. Mallaghan TA8200 - provided by ASP.
	De-icing facilities	
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych	NIL
	Hangar space for visiting aircraft	
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych	Maksymalnie do MTOW 5700 kg. Up to MTOW 5700 kg.
	Repair facilities for visiting aircraft	

7	Uwagi Remarks	Aviation Support Poland Sp. z o.o. Kierownik zmiany: Tel.: +48-22-346-5079 Tel. kom.: +48-505-455-423 E-mail: wmiops@ryanairsun.com SITA: WMIOEFR Kierownik zmiany obsługi pasażerskiej: Tel.: +48-22-346-5078 Tel. kom.: +48-504-175-899 E-mail: wmipax@ryanairsun.co AMC Aviation Sp. z o.o. Obsługa techniczna oraz handlingowa, hangarowanie samolotów Handling: Tel. kom.: +48-607-050-124 E-mail: handling@amcaviation.eu Serwis & AOG: Tel. kom.: +48-601-629-629 E-mail: maintenance@amcaviation.eu WELCOME Airport Services Sp. z o.o. Kierownik zmiany: Tel.: +48-22-346-5380 Tel kom.: +48-500-216-640 E-mail: executive.wmi@welcome-as.pl Tankowanie ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Tel.: +48-24-286-8057 Tel. kom.: +48-695-780-403 E-mail: dlwmi@orlen.pl; Filia.WMI@orlen.pl WWW: www.orlenaviation.pl Akceptowane są następujące formy płatności za paliwo: AVGAS: karty kredytowe i płatnicze: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; Jet A-1: a) karty kredytowe i płatnicze: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; b) karty paliwowe: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS Aviation Support Poland Sp. z o.o. Duty Manager: Phone: +48-22-346-5079 Mobile: +48-505-455-423 E-mail: wmiops@ryanairsun.com SITA: WMIOEFR Passenger Services Duty Manager: Phone: +48-22-346-5079 Mobile: +48-504-175-899 E-mail: wmipax@ryanairsun.com AMC Aviation Sp. z o.o. Maintenance and handling service, hangar facilities Handling: Mobile: +48-607-050-124 E-mail: handling@amcaviation.eu Service & AOG: Mobile: +48-601-629-629

	E-mail: maintenance@amcaviation.eu WELCOME Airport Services Sp. z o.o. Duty Manager: Phone: +48-22-346-5380 Mobile: +48-500-216-640 E-mail: executive.wmi@welcome-as.pl Fuelling ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Phone: +48-24-286-8057 Mobile: +48-695-780-403 E-mail: dlwmi@orlen.pl; Filia.WMI@orlen.pl WWW: www.orlenaviation.pl The following forms of payment for fuel are accepted: AVGAS: credit and payment cards: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; Jet A-1: a) credit and payment cards: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; b) fuel carnets: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS
--	---

EPMO AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPMO AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotele	W mieście.
	Hotels	In the city.
2	Restauracje	W mieście, bufety w terminalu pasażerskim.
	Restaurants	In the city, snack-bars in the passenger terminal.
3	Środki transportu	Taksówki, komunikacja miejska (PKS).
	Transportation	Taxi, municipal transport: Polish bus transport operator (PKS).
4	Pomoc medyczna	Pierwsza pomoc na lotnisku.
	Medical facilities	First aid at the aerodrome.
5	Usługi bankowe i pocztowe	Bank: W mieście, bankomat i kantor wymiany walut w terminalu pasażerskim. Pocztą: NIL
	Bank and Post office	Bank: In the city, cash dispenser and exchange office in the passenger terminal. Post: NIL
6	Informacja turystyczna	NIL
	Tourist office	
7	Uwagi	Informacja Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin Sp. z o.o. Tel.: +48-22-346-4363 Infolinia: +48-801-801-880 +48-22-315-1880 (dla dzwoniących z telefonów komórkowych i z zagranicy) Information for passengers Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. Phone: +48-22-346-4363 Callcentre: +48-801-801-880 +48-22-315-1880 (if calling on a mobile phone or from abroad)
	Remarks	

EPMO AD 2.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE EPMO AD 2.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej	CAT 7 ICAO
	Aerodrome category for firefighting	CAT 7 ICAO
2	Wypożyczenie ratownicze	pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 3, samochód operacyjny - ruchome stanowisko kierowania - 1, ambulans - 1, łódź ratownicza - 1.
	Rescue equipment	rescue and firefighting vehicles - 3, operational vehicle - movable control post - 1, ambulance -1, rescue boat - 1.
3	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych	Maksymalnie do MTOW 5700 kg. Ciągniki, poduszki pneumatyczne.
	Capability for removal of disabled aircraft	Up to MTOW of 5700 kg. Tractors, air cushions.
4	Uwagi	Tel.: +48-22-346-4545 +48-22-346-4548 Tel. kom.: +48-508-652-083 E-mail: lsrg@modlinairport.pl
	Remarks	Koordinator usuwania unieruchomionego ACFT (Dyżurny Operacyjny Portu): Tel.: +48-22-346-4450 Tel. kom.: +48-609-225-592 E-mail: dopl@modlinairport.pl Phone: +48-22-346-4545 +48-22-346-4548 Mobile: +48-508-652-083 E-mail: lsrg@modlinairport.pl Coordinator of immobilised ACFT removal (Airport Duty Officer): Phone: +48-22-346-4450 Mobile: +48-609-225-592 E-mail: dopl@modlinairport.pl

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

1	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania	zestaw do odśnieżania (pług, szczotka, dmuchawa) - 8, pług na ciągniku rolniczym - 3, pług wirnikowy - 2, rozsiewalnik - 3, opryskiwacz - 3.
	Type(s) of clearing equipment	snow removal set (plough, runway sweeper, blower) - 8, tractor-mounted snow plough - 3, rotary plough - 2, spreader - 3, sprayer - 3.
2	Kolejność oczyszczania	1. RWY (Ze względów organizacyjnych podczas kołowania do RWY, TWY B może być odśnieżona w pierwszej kolejności. Podczas zawracania na THR 08 odśnieża się TWY E.);
	Clearance priorities	2. TWY (A1, C, A2, D, A3); 3. APN 1;

		4. Pozostałe nawierzchnie utwardzone w polu ruchu naziemnego oraz piesze ciągi komunikacyjne przeznaczone dla pasażerów; 5. Wewnętrzne drogi ruchu kołowego w tym drogi pożarowe; 6. Drogi dojazdowe. 1. RWY (Due to organisational reasons, while taxiing to RWY, TWY B might be ploughed in the first place. While backtracking on THR 08, TWY E is to be ploughed.); 2. TWY (A1, C, A2, D, A3); 3. APN 1; 4. Other paved surfaces in movement area and pedestrian precinct routes designated for passengers; 5. Internal roads including fire lanes; 6. Access roads.
3	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Use of material for movement area surface treatment	Do odladzania sztucznych nawierzchni lotniska stosuje się: KAC, KFOR, NAAC, NAFO. The following substances are used for de-icing: KAC, KFOR, NAAC, NAFO.
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. Urządzenia do pomiaru współczynnika hamowania: Skoda Octavia ASFT. Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM and ATIS. Braking rate measuring devices: Skoda Octavia ASFT.

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

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK		
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength			
		APN 1	CONC	PCN 53/R/B/W/T		NIL	
		APN GA1	CONC	PCN 16/R/B/W/T		NIL	
		APN GA2	ASPH	PCN 15/F/B/W/T		Częściowo trawiasta (możliwość kotwiczenia SP) Partially grass (ACFT may be tied down)	
		APN GA3	CONC	PCN 17/R/C/W/T		NIL	
		APN GA4	CONC	PCN 16/R/B/W/T		NIL	
		APN SW	CONC	PCN 53/R/B/W/T		NIL	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength		
		A1	18.0 m	CONC	PCN 53/R/B/W/T		NIL
		A3	15.0 m	CONC/ ASPH	PCN 53/R/B/W/T		dla samolotów o kodzie C o bazie kół do 18.0 m reference code C aircraft with a wheel

		Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
						base equal to or less than 18.0 m
		A2 (C-ST10)	23.0 m	CONC	PCN 53/R/B/W/T	23.0 m - od TWY C do APN 1 stanowisko nr 10 23.0 m - FM TWY C to APN 1 stand No. 10
		A2 (ST1-D)	15.0 m	CONC/ ASPH	PCN 53/R/B/W/T	15.0 m - od APN 1 stanowisko nr 1 do TWY D 15.0 m - FM APN 1 stand No.1 to TWY D
		A2 (ST10-ST1)	18.0 m	CONC/ ASPH	PCN 53/R/B/W/T	18.0 m - od APN 1 stanowisko nr 10 do stanowiska nr 1 18.0 m - FM APN 1 stand No. 10 to stand No. 1
		B	23.0 m	CONC	PCN 53/R/B/W/T	NIL
		C	23.0 m	ASPH	PCN 53/F/B/W/T	NIL
		D	16.0 m	ASPH	PCN 53/F/B/W/T	tylko dla samolotów o kodzie A i B reference code A and B aircraft only
		E	15.0 m	CONC/ ASPH	PCN 53/R/B/W/T	dla samolotów o kodzie C o bazie kół do 18.0 m reference code C aircraft with a wheel base equal to or less than 18.0 m
		J (AIR)	12.0 m	NIL	NIL	śmigłowiec obliczeniowy R44 critical helicopter R44
		S	14.0 m	CONC	PCN 16/R/B/W/T	tylko dla samolotów o kodzie A i B reference code A and B aircraft only
		U (AIR)	12.0 m	NIL	NIL	śmigłowiec obliczeniowy R44 critical helicopter R44
		V1 (AIR)	12.0 m	NIL	NIL	śmigłowiec obliczeniowy R44 critical helicopter R44
		V2 (AIR)	12.0 m	NIL	NIL	śmigłowiec obliczeniowy R44 critical helicopter R44
		W	32.0 m	NIL	PCN 53/F/B/W/T	tylko dla śmigłowców, śmigłowiec obliczeniowy W-3A Sokół helicopters only, critical helicopter W-3A Sokół

		Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
			Z (AIR)	12.0 m	NIL	NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	APN 1, ELEV 348 ft, APN GA1, ELEV 344 ft, APN GA2, ELEV 344 ft, APN SW, ELEV 344 ft.				
	Location and elevation of altimeter checkpoints					
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	Patrz AD 2 EPMO 2-1. See AD 2 EPMO 2-1.				
	Position of INS checkpoints					
6	Uwagi	TWY A2, A3, E, S oraz APN 1 - występują lokalne uszkodzenia i nierówności nawierzchni. TWY V1, V2, U, J, Z - powietrzne TWY. APN GA2 - możliwość kotwiczenia w części trawiastej. Sprzęt do kotwiczenia zabezpiecza użytkownik statku powietrznego. TWY D, S - możliwość kołowania statków powietrznych tylko od świtu do zmierzchu, od zmierzchu do świtu kołowanie z asystą FOLLOW ME. Przyjmowanie samolotów kodu wyższego (D i E) niż kod referencyjny lotniska (4C) opisane w AD 2.23. Holowanie samolotów do kodu C może się odbywać po RWY oraz po wszystkich TWY (poza TWY W) w polu ruchu naziemnego. Holowanie samolotów kodu wyższego niż C może się odbywać po RWY oraz TWY C i A do stanowiska postojowego nr 13. Holowanie śmigłowców może się odbywać po RWY, FATO oraz po wszystkich utwardzonych TWY w polu ruchu naziemnego. Za prawidłowe i bezpieczne wykonanie operacji holowania odpowiada operator holownika. TWYs A2, A3, E, S and APN 1 - surface irregularities are present in some areas. TWYs V1, V2, U, J, Z - air TWYs. APN GA2 - ACFT may be tied down in the grass portion. Aircraft operator is responsible for the anchoring equipment. TWYs D, S - ACFT taxiing is possible only from dawn until dusk, from dusk until dawn - with FOLLOW ME assistance. Accepting aircraft of a code higher (D and E) than AD reference code (4C) is described in AD 2.23. Aeroplanes up to Code C size may be towed on the RWY and all TWYs (except for TWY W) within the movement area. Aeroplanes larger than Code C size may be towed on the RWY and TWYs C and A to stand 13. Helicopters may be towed on the RWY, FATO and all paved TWYs within the movement area. The tug driver is responsible for proper and safe towing operations.				
	Remarks					

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

1	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania	Oznakowanie poziome i pionowe. Podświetlane znaki pionowe - A1, A2, A3, B, C, E.
---	---	---

	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	Markings and signs. Illuminated signs - A1, A2, A3, B, C, E
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania RWY and TWY markings and lights	Oznakowanie dzienne: RWY: progu, strefy przyziemienia, osi, oznaczenia RWY, krawędziowe. TWY A1, A2, A3, B, C, D, E, S, Z: osi, krawędzi. TWY B, C, D, E: miejsca oczekiwania przed RWY. TWY W: osi. Światła: RWY 08: progu, strefy przyziemienia, osi, krawędziowe, końcowe. RWY 26: progu, osi, krawędziowe, końcowe. TWY A1, A2, A3, B, C, E: krawędziowe. Markings for day use: RWY: threshold, touchdown zone, centre line, RWY designators, edge. TWYs A1, A2, A3, B, C, D, E, S, Z: centre line, edge. TWYs B, C, D, E: RWY holding position. TWY W: centre line. Lights: RWY 08: threshold, touchdown zone, centre line, edge, end. RWY 26: threshold, centre line, edge, end. TWYs A1, A2, A3, B, C, E: edge.
3	Poprzeczki zatrzymania Stop bars	B, C
4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY Other RWY protection measures	NIL
5	Uwagi Remarks	NIL

EPMO AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE

EPMO AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Dane o przeszkodach w Strefie 2 udostępnione są jedynie w postaci zbioru danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD – cyfrowych danych o przeszkodach dla Strefy 2 (.csv). Dane te obejmują jedynie przeszkody przebiegające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną. Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.

Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami: <https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/>
<https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/>.

Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.

Area 3 obstacle data: NIL.

Information on the above mentioned data sets can be found at <https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/>
<https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/>.

Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPMO AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE

EPMO AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego Name of the associated meteorological office	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa-Modlin Aeronautical Meteorological Station Warszawa-Modlin
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	TAF 24 HR
	Availability of the TREND forecasts/interval of issuance	
5	Odprawy przedstartowe	Konsultacje telefoniczne: Tel.: +48-22-346-4485
	Briefing and consultation provided	Telephone consultation: Phone: +48-22-346-4485
6	Dokumentacja i stosowane języki	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN
	Flight documentation/language(s) used	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wylądowań Atmosferycznych PERUN.
	Charts and other information available for briefing or consultation	SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji	Telefon, internet.
	Supplementary equipment available for providing information	Phone, internet.
9	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET	TWR
	ATS units provided with MET information	
10	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)	<u>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa-Modlin</u> Tel.: +48-22-346-4485, + 48-22-794-0178 Tel. kom.: +48-503-122-340 E-mail: lsm.modlin@imgw.pl <u>Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru</u> Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl <u>Aeronautical Meteorological Station Warszawa-Modlin</u> Phone: +48-22-346-4485, + 48-22-794-0178 Mobile: +48-503-122-340 E-mail: lsm.modlin@imgw.pl <u>Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office</u> Phones: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl
	Additional information (limitation of services, etc.)	

EPMO AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ

EPMO 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 przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
08	081.00°GEO	2500 x 45	CONC/ASPH SWY: NIL	522658.24N 0203801.30E END: NIL 102.0	341.0 340.0
26	261.00°GEO	2500 x 45	CONC/ASPH SWY: NIL	522710.54N 0204012.14E END: NIL 102.0	340.0 342.0

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
08	NIL	NIL	NIL	2920 x 300	230 x 90	NIL	NIL
26	NIL	NIL	NIL	2920 x 300	90 x 90	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
08	PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)
26	PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)

EPMO AD 2.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE
EPMO 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
08	2500	2500	2500	2500	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
08	1805	1805	1805	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY D
26	2500	2500	2500	2500	NIL
26	1810	1810	1810	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY C

EPMO AD 2.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ
EPMO 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
08	ALPA-ATA CAT II	900 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	52	900 m
26	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3.5° left	49	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/ Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
08	2500 m / 15 m	LIH FM 0 - 1580 m: W FM 1595 - 2185 m: W/R FM 2200 - 2500 m: R	2500 m / 50 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y	R	NIL
26	2500 m / 15 m	LIH FM 0 - 1580 m: W FM 1595 - 2185 m: W/R FM 2200 - 2500 m: R	2500 m / 50 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y	R	NIL

10	Uwagi	NIL
	Remarks	

EPMO AD 2.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE
EPMO AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	LDI: NIL / Anemometr: patrz mapa AD 2 EPMO 2-1.

	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	LDI: NIL / Anemometer: see chart AD 2 EPMO 2-1.
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania TWY edge and centre line lighting	Krawędziowe: A1, A2, A3, B, C, E. Edge: A1, A2, A3, B, C, E.
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	NIL

EPMO AD 2.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW
EPMO AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	522658.91N 0203956.33E GUND: NIL
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft) TLOF and/or FATO elevation (ft)	346.0 ft (105 m)
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	FATO: 38x38 M, Grass, PCN 53/F/B/W/T
4	Azymuty geograficzne FATO TRUE BRGs of FATO	NIL
5	Rozporządzalne długości deklarowane Declared distances available	NIL
6	Światła podejścia i światła FATO Approach and FATO lighting	NIL
7	Uwagi Remarks	2.16.4 - TRUE BRG 257°/077° GEO

EPMO AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPMO AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
WARSZAWA/Modlin CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points:	<u>2000 ft</u> GND	D	MODLIN WIEŻA 123.930 MHz PL	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC.	NIL

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
522901N 0202130E 523453N 0203804E 523518N 0203916E 523422N 0204655E 522957N 0205126E 522706N 0205220E 522254N 0203600E 522256N 0203027E 522600N 0202145E 522901N 0202130E			MODLIN TOWER 123.930 MHz EN		In accordance with the ATC working hours.	

EPMO AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPMO AD 2.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP WARSZAWA	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	125.055	NIL	NIL	H24	NIL
		128.805			H24	
		129.380			H24	
		135.930			H24	
ATIS	-	136.555	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	MODLIN DELIVERY	119.680	NIL	NIL	0430-0059 (0330-2400)	NIL
TWR MODLIN	MODLIN WIEŻA MODLIN TOWER	123.930	NIL	NIL	0430-0059 (0330-2400)	NIL

EPMO AD 2.19 RADIOWE POMOCY NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA
EPMO AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość/kanal Frequency/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
ILS LOC 08	IMDX	108.300 MHz	H24	522712.0N	NIL	NIL	

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/ MLS (VOR/ILS/ MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość/ kanał Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anten nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
(05°E/JUN 20) CAT II 4 / E				0204027.3E			Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Organ odpowiedzialny: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa- Modlin Sp. z o.o. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. Organization authority: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa- Modlin Sp. z o.o.
ILS GP 08	-	334.100 MHz	H24	522655.8N 0203820.1E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Organ odpowiedzialny: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa- Modlin Sp. z o.o. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. Organization authority: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa- Modlin Sp. z o.o.

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/ MLS (VOR/ILS/ MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość/ kanał Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anten nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							RDH: 56 ft GP 3.0°
DME 08	IMDX	CH 20X	H24	522655.8N 0203820.1E	300 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Organ odpowiedzialny: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa- Modlin Sp. z o.o. Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100). Organization authority: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa- Modlin Sp. z o.o.
DVOR/DME (05°E/JUN 20)	MOL	116.600 MHz CH 113X	H24	522708.6N 0204040.0E	400 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).

EPMO AD 2.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA
EPMO AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**1 PRZEPISY I PROCEDURY ATC****1 ATC REGULATIONS AND PROCEDURES****1.1 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU
WARSZAWA/ MODLIN****1.1 ATC PROCEDURES AT WARSZAWA/MODLIN AERODROME**

Służba ATC lotniska Warszawa/Modlin między godzinami 0430-0059 (0330-2359) w czasie wzmożonego ruchu lotniczego uruchamia stanowisko MODLIN DELIVERY pracujące na częstotliwości 119,680 MHz. W czasie pracy operacyjnej stanowiska TWR i DELIVERY działają w oparciu o przepisy i procedury ujęte poniżej.

1.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników, załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z MODLIN DELIVERY na częstotliwości 119,680 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,
- planowany poziom przelotu (jeśli inny niż w FPL),
- ewentualne zmiany do planu lotu,
- informację o braku możliwości wykonania SID.

Zezwolenia są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOB/CTOT. Poza godzinami pracy operacyjnej stanowiska DELIVERY lub w przypadku braku odpowiedzi MODLIN DELIVERY po trzykrotnym wywołaniu należy nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA na częstotliwości 123,930 MHz.

1.1.2 DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, WIEŻA MODLIN ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A). Wysyłając RCD należy podać numer stanowiska postojowego.

Dla lotów w nieprzypisanym CTOT - na 30 minut przed EOB/CTOT.
Dla lotów w przypisanym CTOT - na 30 minut przed CTOT.

Podczas trwania wymiany informacji, po rozpoczęciu procesu datalink, załogi powinny utrzymywać stałą łączność z MODLIN DELIVERY na częstotliwości 119,680 MHz. Poza godzinami pracy MODLIN DELIVERY lub w przypadku niedostępności należy pozostać na łączności z MODLIN WIEŻA na częstotliwości 123,930 MHz oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot. Po osiągnięciu gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników należy nawiązać łączność z WIEŻA MODLIN – 123,930 MHz.

Datalink Departure Clearance może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej.

1.1.3 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW, KOŁOWANIE, START I LĄDOWANIE

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez MODLIN WIEŻA, częstotliwość 123,930 MHz.

1.2 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

1.2.1 ODLOTY

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

Żałoga powinna upewnić się, uwzględniając bezpieczeństwo i standardowe procedury operacyjne, że jest w stanie dokołać do właściwego punktu oczekiwania i zająć RWY natychmiast po rozpoczęciu rozbiegu lub dobiegu przez poprzedzający statek powietrzny.

Przygotowanie kokpitu jak i gotowość kabiny powinny być osiągnięte przed zajęciem drogi startowej, a czynności, których zakończenie

ATC service of Warszawa/Modlin aerodrome opens MODLIN DELIVERY on frequency 119.680 MHz between 0430-0059 (0330-2359) during increased volume of air traffic. During operational hours TWR and DELIVERY stands operate on the basis of provisions and procedures mentioned below.

1.1.1 RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

In order to receive en-route clearance, the crew of an aircraft shall establish radio contact with MODLIN DELIVERY on 119.680 MHz 10 minutes before getting ready for push-back or start-up providing the following information:

- aircraft call sign,
- parking position number,
- planned cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the flight plan,
- information on lack of possibility to perform a SID operation.

Clearances are issued 30 minutes before EOB/CTOT at the earliest. Outside DELIVERY operational hours or when there is no response from MODLIN DELIVERY following three calls, communication shall be established with MODLIN TOWER on 123.930 MHz.

1.1.2 DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

In addition to clearances issued via radio, MODLIN TOWER has an option to issue ATC clearance via Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A). Parking stand number should be included in RCD message.

30 minutes prior to EOB/CTOT 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 MODLIN DELIVERY on 119.680 MHz. Outside MODLIN DELIVERY operational hours or if the service is not provided, remain in contact with MODLIN TOWER on frequency 123.930 and refrain from additional ATC clearance related enquiries. When ready for push-back from parking position or start-up contact MODLIN TOWER – 123.930 MHz.

Datalink Departure Clearance can be replaced by radio communication depending on the air traffic intensity and weather situation.

1.1.3 PUSH-BACK, START-UP, TAXI, ARRIVAL AND DEPARTURE CLEARANCES

Ground movement instructions are issued by MODLIN TOWER, frequency 123.930 MHz.

1.2 MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

1.2.1 DEPARTURES

ATC assumes that each aircraft, when instructed to line-up, is ready for immediate take-off.

Pilots shall ensure, considering safety and standard operating procedures, that they are able to taxi into the correct position and line up the RWY as soon as the preceding aircraft has commenced its take-off roll or its landing roll.

Where possible, cockpit checks and cabin readiness shall be completed before line-up and any actions requiring completion on the RWY shall

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.

1.2.2 PRZYLOTY

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

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

be minimized as much as possible. Pilots unable to comply with these requirements shall notify the ATC as soon as possible.

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

1.2.2 ARRIVALS

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

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

EPMO AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU EPMO AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1 PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE

Ze względu na ograniczenie hałasu na lotnisku WARSZAWA/Modlin ustalono następujące pierwszeństwo w wykorzystywaniu drogi startowej w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC (patrz GEN 2.1):

Doloty:

1. RWY 26,
2. RWY 08.

Odloty:

1. RWY 26,
2. RWY 08.

UWAGA:

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

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

- a. jeżeli droga startowa nie jest czysta i sucha, to jest ujemnie oddziałuje na nią pokrycie: śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;
- b. przy lądowaniu w warunkach, gdy pułap chmur jest niższy niż 500 ft AAL albo do startu lub lądowania, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1,9 km;
- c. kiedy podejście do lądowania wymaga minimów pionowych większych niż 300 ft AAL i podstawa chmur jest niższa niż 800 ft AAL lub widzialność jest mniejsza niż 3000 m;

1 NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

The following noise abatement runway preference system has been established for WARSZAWA/Modlin aerodrome between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC (see GEN 2.1):

Arrivals:

1. RWY 26,
2. RWY 08.

Departures:

1. RWY 26,
2. RWY 08.

REMARK:

Between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC (see GEN 2.1), it is advised that noise emission is reduced by using reverse thrust, extending landing roll and using full runway distance to reduce engine power during take-off.

Noise abatement shall not be a decisive factor in the selection of runway under the following circumstances:

- a. if the runway is not clean and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water or mud, rubber, oil, or other substances;
- b. during landing, when the ceiling is less than 500 ft AAL or for take-off or landing when the horizontal visibility is less than 1.9 km;
- c. when the approach for landing requires vertical minima greater than 300 ft AAL and the cloud base is less than 800 ft AAL or the visibility is less than 3000 m;
- d. when the cross-wind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt) or the tail-wind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt);

d. gdy składowa wiatru bocznego, włączając porywy, przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylnego, włączając porywy, przekracza 9km/h (5 kt);

e. kiedy został podany lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty.

2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU

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

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

3 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

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

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

TECHNIKA CDA:

1. Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemienia.
2. Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.
3. Na 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.

e. when a wind shear has been reported or forecast, or thunderstorms affecting arrivals and departures are expected.

2 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Operators of aircraft conducting flight operations at WARSZAWA/Modlin aerodrome shall follow own noise abatement procedures for the aircraft type to reduce noise level in areas adjacent to the aerodrome.

If no noise abatement procedures for the aircraft type are available, it is advised that departures from WARSZAWA/Modlin aerodrome are conducted using the example procedure of noise abatement take-off climb (NADP 1), in accordance with Appendix to Chapter 3 of ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations, Vol. I – Flight Procedures, Part I, Section 7.

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.

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

CDA TECHNIQUE:

1. Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
2. Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
3. At 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.

EPMO AD 2.22 PROCEDURE LOTU EPMO AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA WARSZAWA DLA LOTNISKA WARSZAWA/MODLIN

W TMA WARSZAWA obowiązuje następująca ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych lądujących na lotnisku WARSZAWA/Modlin:

Jeśli właściwy organ kontroli ruchu lotniczego nie przekazał innych instrukcji, prędkości na punktach wlotowych do TMA WARSZAWA są opublikowane na mapach STAR EPMO. Następnie należy redukować prędkość zgodnie z ograniczeniami prędkości pokazanymi na mapach RNAV 1: STAR 08 AD 2 EPMO 10-1, STAR 26 AD 2 EPMO 10-5; redukować prędkość do 250 kt IAS oraz 220 kt IAS.

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

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

2 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

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

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

3 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA WARSZAWA zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA WARSZAWA podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC – patrz strona ENR 6.3.6-1.

W TMA WARSZAWA wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotnisk Chopina w Warszawie i WARSZAWA/Modlin. Procedury RNAV STAR obejmują również segment początkowy i pośredni procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 11, 15, 29 oraz 33 dla lotniska Chopina w Warszawie oraz RWY 08, 26 dla WARSZAWA/Modlin i kończą się w FAF/FAP.

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.

1 SPEED REDUCTION PROCEDURE WITHIN WARSZAWA TMA FOR WARSZAWA/MODLIN AERODROME

The following general speed reduction procedure is mandatory in the WARSZAWA TMA for aircraft landing at WARSZAWA/Modlin aerodrome:

If an appropriate ATC unit did not instruct otherwise, WARSZAWA TMA entry points speed is depicted on EPMO STAR charts. Then reduce speed according to speed limitations shown on RNAV 1 charts: STAR 08 AD 2 EPMO 10-1, STAR 26 AD 2 EPMO 10-5; reduce speed to 250 kt IAS and 220 kt IAS.

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

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

2 SCHOOL AND TECHNICAL FLIGHTS

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

Technical flights including inspection flights within the WARSZAWA/Modlin CTR and/or WARSZAWA TMA may be conducted after they have been notified by phone to the relevant ATC unit and after receiving instruction from the ATC unit.

3 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 Warsaw Chopin Airport and WARSZAWA/Modlin aerodrome. RNAV STAR procedures cover also initial and intermediate segments of instrument approach procedures for RWY 11, 15, 29 and 33 for Warsaw Chopin Airport and RWY 08, 26 for WARSZAWA/Modlin aerodrome and end at FAF/FAP positions.

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 shall pay particular attention to monitor RNAV 1 not approved traffic. In the event of any problems radar vectoring will be initiated.

All holding patterns within the WARSZAWA TMA are 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.

Dla kierunków RWY 08/26 EPMO punkty taktycznego wektorowania umiejscowione są 1,5 NM przed FAF. Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrznego.

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.

■ Załogi powinny zgłaszać do ATC niestandardowy odlot przed uruchomieniem.

Przy pierwszym kontakcie radiowym na częstotliwości TWR MODLIN (123,930 MHz) wszystkie statki powietrzne mają obowiązek zgłosić pozycję, wysokość oraz prędkość przyrządową (IAS).

Ze względu na naruszanie strefy krytycznej ILS (związanej z posadowieniem ILS GP/DME) przez kołujące statki powietrzne (oraz pojazdy) na TWY E – podstawowym rodzajem podejścia podczas używania RWY 08 na lotnisku EPMO jest podejście RNP RWY 08. Podejście ILS RWY 08 podczas operacji w CAT I jest dostępne w sytuacjach szczególnych, awaryjnych lub po wcześniejszej koordynacji.

3.1 ODLOTY WIELOKIERUNKOWE

Procedury odlotów wielokierunkowych IFR ustalane są na wypadek, gdy odlot według wskazań przyrządów przez SID jest niemożliwy lub niepożądany. Należy się spodziewać, że ATC użyje frazeologii „IFR OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE RUNWAY XX TURN LEFT/RIGHT HDG XXX”, która powinna być użyta w powtórzeniu przez załogę z uwzględnieniem części „IFR OMNIDIRECTIONAL”.

Odloty wielokierunkowe w celu zwiększenia przepustowości lotniska nie są dozwolone w godzinach 2100–0500 (2000–0400) UTC (patrz GEN 2.1).

Zezwolenie ATC na wykonanie odlotu wielokierunkowego może być wydane tylko z inicjatywy ATC i zaakceptowane przez pilota.

3.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

3.2.1. Procedura ogólna dla przylatujących statków powietrznych podczas wykonywania lotów innych niż według STAR

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazanym przez ATC poziomie lotu/wysokości bezwzględnej do DVOR/DME “MOL”. Nad DVOR/DME “MOL” zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 08/26 i lądować na dogodnym kierunku RWY, w zależności od kierunku wiatru.

3.2.2. Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID EPMO

Jak podano na mapach SID 08 AD 2 EPMO 8-1 oraz SID 26 AD 2 EPMO 8-5.

3.2.3. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR EPMO

Jak podano na mapach STAR 08 AD 2 EPMO 10-1 and STAR 26 AD 2 EPMO 10-5.

4 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

4.1 PUNKTY VFR:

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

For EPMO RWY direction 08/26, tactical vectoring points are situated 1.5 NM before FAF. These points may be used only after request/approval of air crews.

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

Air crews should request non-standard departure from ATC before start-up.

On initial contact with MODLIN TWR (123.930 MHz) all traffic arriving at EPMO is obligated to report position, altitude and IAS.

Due to infringement of the ILS critical area (related to the location of ILS GP/DME) by taxiing aircraft (and vehicles) on TWY E, the RNP RWY 08 approach is the basic approach for RWY 08 at EPMO aerodrome. The ILS CAT I RWY 08 approach is available in unusual and emergency situations or upon earlier coordination.

3.1 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

IFR omnidirectional departure procedures are determined for the purpose of case when an instrument departure via SID is impossible or undesirable. Expect ATC to use phraseology of “IFR OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE RUNWAY XX TURN LEFT/RIGHT HDG XXX”, which is to be read back including “IFR OMNIDIRECTIONAL” part.

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity enhancement are not permitted between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC (see GEN 2.1).

ATC clearance to execute an omnidirectional departure may be issued only upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

3.2 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

3.2.1. General procedure for arriving aircraft when no STARs are in use

Set the transponder to code 7600 and continue flight at the flight level/altitude last assigned by the ATC to DVOR/DME “MOL”. Descend over DVOR/DME “MOL” to an altitude of 3000 ft and then execute an instrument approach for RWY 08/26 and conduct approach and landing on the appropriate RWY depending on wind conditions.

3.2.2. Communication failure procedure when conducting a SID EPMO

As specified on charts SID 08 AD 2 EPMO 8-1 and SID 26 AD 2 EPMO 8-5.

3.2.3. Communication failure procedure when conducting a STAR EPMO

As specified on charts STAR 08 AD 2 EPMO 10-1 and STAR 26 AD 2 EPMO 10-5.

4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

4.1 VFR POINTS:

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

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
HOTEL	523257N 0203004E	Skrzyżowanie dróg w m. Przyborowice Road intersection in Przyborowice
INDIA	522828N 0203855E	Północno zachodni kraniec m. Wymysły North - western end of Wymysły
JULIETT	522240N 0205500E	M. Jabłonna Jabłonna
QUEBEC	522240N 0201113E	Most na rzece Wisła m. Wyszogród Bridge over the Vistula river, Wyszogród
SIERRA	523621N 0202358E	Wiadukt na skrzyżowaniu trasy S7 i linii kolejowej w m. Płońsk Flyover over the intersection of S7 road and railway in Płońsk
UNIFORM	522545N 0203915E	Most drogowy (trasa S7) nad Wisłą Road bridge (S7 road) over the Vistula River
VICTOR	522341N 0203226E	Kościół w m. Leoncin Church in Leoncin
YANKEE	523448N 0204625E	1 km na północ od stacji kolejowej Nasielsk 1 km north of Nasielsk railway station

4.2 WLOT DO CTR WARSZAWA/MODLIN W LOCIE VFR

- a. Wlot w CTR WARSZAWA/Modlin odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwą służbę ATS i przekazane przez FIS WARSZAWA.
- b. Jeżeli informator FIS nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA w punktach **HOTEL**, **YANKEE**, **JULIETT**, **QUEBEC** lub przed wejściem w strefę CTR WARSZAWA/Modlin.

4.2.1. Start z CTR WARSZAWA/Modlin z wyłączeniem startu z lotniska WARSZAWA/Modlin (EPMO):

- a. Uzyskać zezwolenie TWR na lot przed startem za pomocą łączności radiowej lub telefonicznej.
- b. W przypadku braku dwukierunkowej łączności, nadawać na ślepo i wykonywać lot poza granice poziome CTR WARSZAWA/Modlin, w kierunku przeciwnym niż lotnisko WARSZAWA/Modlin. Póbować cały czas nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA lub właściwym terytorialnie organem FIS.

4.3 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

Przy dużym nasileniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie potrzeby, polecenie oczekiwania według stosownej procedury nad następującymi punktami:

4.3.1. Punkt **INDIA** - Dolot od punktu **HOTEL** lub **YANKEE**. Wykonywać holding po północnej stronie punktu **INDIA**. Od punktu **INDIA** wykonać zakręt w lewo o 180 stopni, następnie lot po prostej z kursem równoległym do RWY 26 do trawersu charakterystycznej hali magazynowej (przybliżona lokalizacja hali: 522810N 0203731E), następnie zakręt w lewo o 180 stopni i lot po prostej do punktu **INDIA**.

4.3.2. Punkt **UNIFORM** - Dolot od punktów **VICTOR** lub **JULIETT**. Wykonywać holding, nie przekraczając północnej strony Wisły. Od punktu **UNIFORM** zakręt w lewo o 180 stopni do trawersu punktu **UNIFORM** (przecięcie trasy S7), następnie lot po prostej z kursem równoległym do RWY 08 do Wisły, następnie zakręt w lewo o 180 stopni (półwysep przy ujściu Narwi do Wisły) i lot po prostej do punktu **UNIFORM**.

4.2 ENTRY INTO WARSZAWA/MODLIN CTR IN VFR FLIGHTS

- a. Entry into WARSZAWA/Modlin CTR may be performed upon clearance issued by the appropriate ATS unit and relayed by WARSZAWA FIS.
- b. If not instructed otherwise by FIS, radio communication with MODLIN TOWER shall be established over **HOTEL**, **YANKEE**, **JULIETT**, **QUEBEC** points or prior to entering WARSZAWA/Modlin CTR.

4.2.1. Departure from WARSZAWA/Modlin CTR excluding WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome:

- a. Crews must obtain departure clearance from TWR before take-off by means of radio or telephone.
- b. If unable to establish two-way radio communication, crews shall transmit blind and fly outside the WARSZAWA/Modlin CTR lateral limits in the direction opposite to WARSZAWA/Modlin aerodrome. Crews shall try to establish radio communication with MODLIN TOWER or a territorially appropriate FIS unit.

4.3 VFR HOLDING PROCEDURES

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

4.3.1. **INDIA** point – inbound track to **HOTEL** or **YANKEE** points. Hold to the north of **INDIA** point. From the **INDIA** point, make a 180 degrees left turn, then continue straight and level flight with a course parallel to RWY 26 to the traverse of a characteristic warehouse hall (approximate location of the hall: 522810N 0203731E), then after a 180 degrees left turn continue straight ahead to the **INDIA** point.

4.3.2. **UNIFORM** point - inbound track to **VICTOR** or **JULIETT** points. Hold without passing the northern side of the Vistula River. From the **UNIFORM** point make a 180 degrees left turn abeam **UNIFORM** point (Route S7 crossing), then continue straight and level on a route parallel to RWY 08 in the direction of the Vistula river, then make a 180 degrees left turn (peninsula at the mouth of the Narew River to the Vistula) and fly straight and level to the **UNIFORM** point.

4.3.3. Maksymalna wysokość oczekiwania wynosi 1500 ft AMSL o ile służba ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotu.

4.4 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

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

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

4.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

4.5.1. Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot w CTR WARSZAWA/Modlin bez zamiaru lądowania na lotnisku WARSZAWA/Modlin (EPMO), nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Modlin, wlot do CTR jest zabroniony.

4.5.2. Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku WARSZAWA/Modlin, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Modlin, należy:

4.5.2.1. W czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- Wykonać dolot do punktu **INDIA** i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli lotniska WARSZAWA/Modlin.
- W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.
- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **INDIA** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 5 minut nad punktem **INDIA** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

4.5.2.2. W czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

4.3.3. Maximum holding altitude is 1500 ft AMSL, unless other conditions for the flight have been set by the air traffic service.

4.4 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 authority cleared for a helicopter flight in special cases for example medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:

- a. the flight will be performed during daytime only,
- b. the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,
- c. ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,
- d. the ceiling is not less than 600 ft,
- e. the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.

4.5 RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

4.5.1. If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the WARSZAWA/Modlin CTR, with destination other than WARSZAWA/Modlin (EPMO), before reaching the WARSZAWA/Modlin CTR limits, entry is forbidden.

4.5.2. If radio communication fails in flight with destination WARSZAWA/Modlin aerodrome, before reaching the WARSZAWA/Modlin CTR limits, the crew shall:

4.5.2.1. During arrival and approaching from the northern side of the aerodrome:

- Make an arrival to reach **INDIA** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of WARSZAWA/Modlin.
- 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 RWY depending on weather conditions.
- After receiving a red visual signal hold over **INDIA** point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- If no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over **INDIA** point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- After landing vacate the RWY immediately into the first possible taxiway and wait for the FOLLOW ME car.

4.5.2.2. During arrival and approaching from the southern side of the aerodrome:

- Wykonać dołot do punktu **UNIFORM** i oczekiwać (nie przekraczając północnej strony Wisły) na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska WARSZAWA/Modlin.
- W czasie dołotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.
- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **UNIFORM** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem **UNIFORM** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

- Make an arrival to reach **UNIFORM** point and await (not crossing the northern side of the Vistula River) visual signals given from the aerodrome control tower of WARSZAWA/Modlin.
- 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 RWY depending on weather conditions.
- After receiving a red visual signal hold over **UNIFORM** point until receiving a green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- If no signals have been received from the aerodrome control tower hold over **UNIFORM** point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- After landing vacate the RWY immediately into the first possible taxiway and wait for the FOLLOW ME car.

5 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

5.1

5.1.1. RWY 08 może być wykorzystywana do wykonywania operacji kategorii II przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora. Warunkiem wykonywania operacji kategorii II jest sprawność niezbędnych urządzeń.

5.1.2. Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP.

5.1.2.1. Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli RVR spadnie do 800 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft lub mniej.

5.1.2.2. Wprowadzenie LVP nastąpi, gdy RVR spadnie poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba spadnie do 200 ft lub niżej.

Wprowadzenie LVP następuje jeśli widzialność na początkowym lub środkowym wskaźniku RVR na kierunku lądowania spadnie poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba spadnie poniżej 200 ft.

5.1.2.3. Odwołanie LVP nastąpi, gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją rosnącą.

5.1.3. Opis procedur przy ograniczonej widzialności (LVP).

5.1.3.1. W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures category two in operation".

Do rozpoczęcia procedur LVP używana będzie frazeologia: LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II IN OPERATION.

W przypadku zawieszenia procedur LVP: LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II SUSPENDED.

W przypadku niedostępności systemu ILS zawieszane są operacje lądowania w CAT II. Operacje LVTO oraz kołowanie są dostępne: LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION ILS APPROACH CAT II NOT AVAILABLE.

Jeśli usunięcie przyczyny zawieszenia LVP staje się długotrwałe lub niemożliwe: LOW VISIBILITY PROCEDURES NOT AVAILABLE.

5 LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)

5.1

5.1.1. RWY 08 is suitable for Category II operations by those operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out ILS Cat. II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities. Cat. II operations may be performed, provided that the necessary equipment is in working order.

5.1.2. Criteria for the initiation and termination of LVP.

5.1.2.1. The LVP preparation phase will be commenced when the RVR falls to 800 m and/or the cloud base covering more than half the sky is at 300 ft or lower.

5.1.2.2. LVP operations will be commenced when the RVR falls below 550 m and/or the cloud base covering more than half the sky is at 200 ft or lower.

LVP are introduced when the RVR value at the beginning or mid-point of the RWY falls below 550 m and/or the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.

5.1.2.3. LVP will be terminated when RVR increases to 600 m or more and/or the cloud base covering more than half the sky reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.

5.1.3. Description of Low Visibility Procedures (LVP).

5.1.3.1. During LVP, special ATC procedures will be applied. Pilots will be informed of the commencement of these procedures by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures category two in operation".

For the commencement of LVP procedures the following phraseology will be used: LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II IN OPERATION.

In case of suspension of LVP procedures: LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II SUSPENDED.

If ILS approach is unavailable, CAT II operations are suspended. LVTO operations and taxiing are available: LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION ILS APPROACH CAT II NOT AVAILABLE.

If removal of the cause of LVP suspension is long lasting or impossible: LOW VISIBILITY PROCEDURES NOT AVAILABLE.

5.1.3.2. W czasie, gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATC, należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi do 10 NM.

5.1.3.3. Standardowe trasy kołowania dla przylatujących statków powietrznych RWY 08: B, C, A1, A2.

5.1.3.4. W sytuacjach niestandardowych, na przykład czasowego wyłączenia z użytkowania operacyjnego TWY wymienionej jako standardowa trasa kołowania, dopuszcza się wykorzystanie pozostałych TWY przystosowanych do procedur LVP.

TWY przystosowane do użytkowania w warunkach ograniczonej widzialności: A1, A2, A3, B, C, E.

5.1.3.5. Odlatujące statki powietrzne: w czasie LVP/LVTO, do startu będą używane RWY 26 i RWY 08. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR osiągnie lub spadnie poniżej 125 m.

5.1.3.6. TWY B, C, E, A1, A2, A3 wyposażone są w światła krawędziowe, kołowanie odbywa się w asyście FOLLOW ME.

5.1.3.7. Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkoleniowo-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z APP WARSZAWA użyć sformułowania "Request practice Category II approach". W takiej sytuacji działania opisane w punkcie 2.22.6.1.3.1 nie będą stosowane.

6 PROCEDURY ZWIĄZANE Z OPERACJAMI ŚMIGŁOWCÓW

6.1 START I LĄDOWANIE

Starty i lądowania śmigłowców muszą się odbywać wyłącznie z wyznaczonego obszaru FATO/TLOF lub RWY. Kierunek startu i lądowania jest równoległy do kierunków operacji lotniczych wykonywanych na RWY. Operacje z wyznaczonego obszaru FATO/TLOF możliwe tylko od świtu do zmierzchu.

Z uwagi na niekorzystny wpływ podmuchu powietrza pochodzącego od wirnika głównego oraz niewielką wysokość śmigłowca AGL w trakcie podejścia do lądowania z kierunku 26 lub startu z kierunku 08, na TWY B nie powinien znajdować się żaden statek powietrzny. Analogicznie, w trakcie podejścia do lądowania z kierunku 08 lub startu z kierunku 26, na TWY C nie powinien znajdować się żaden statek powietrzny.

Z uwagi na odległość FATO od TWY A1, w trakcie podejścia do lądowania z kierunku 08 i 26 oraz startu z kierunku 08 i 26, na TWY A1 nie powinien znajdować się żaden statek powietrzny.

W zależności od rodzaju operacji lotniczej wykorzystuje się elementy infrastruktury dedykowane dla danego śmigłowca obliczeniowego. W przypadku przekroczenia wartości śmigłowca obliczeniowego wykorzystuje się elementy infrastruktury przeznaczone dla samolotów.

Dla FATO, TLOF, TWY W: śmigłowiec obliczeniowy W-3A Sokół.

Dla stanowisk postojowych 52 i 53: śmigłowiec obliczeniowy Bell 429.

Dla stanowiska postojowego 51, dla dróg kołowania w locie: śmigłowiec obliczeniowy Robinson 44.

Uwaga: podstawowe wymiary śmigłowców typu R44 i R66 są identyczne.

6.2 KOŁOWANIE

Kołowanie śmigłowca może się odbywać po drogach kołowania istniejących na lotnisku. Kołowanie do/z FATO/TLOF odbywać się może po TWY W, która jest przystosowana zarówno do ruchu śmigłowców z podwoziem kołowym jak i pływającym oraz po powietrznej TWY Z, która jest przystosowana do ruchu śmigłowców z podwoziem pływającym (TWY w locie).

Śmigłowce niewyposażone w podwozie kołowe muszą wykonać kołowanie w locie wzdłuż wyznaczonych osi dróg kołowania z prędkością nieprzekraczającą 20 kt.

5.1.3.2. When special ATC procedures are applicable a significantly reduced landing rate should be expected due to the requirement for increased (up to 10 NM) spacing between arriving aircraft.

5.1.3.3. Standard taxi routes for arriving aircraft RWY 08: B, C, A1, A2.

5.1.3.4. In non-standard situations, e.g. exclusion from operational use of a TWY listed as a standard taxi route, it is allowed to use other TWYs adapted for LVP procedures.

TWYs adapted for use in LVP conditions: A1, A2, A3, B, C, E.

5.1.3.5. Departing aircraft: during LVP/LVTO, take-offs will be carried out using RWY 26 and RWY 08. Take-offs are prohibited if the RVR is equal to or less than 125 m.

5.1.3.6. TWYs B, C, E, A1, A2, A3 are equipped with edge lights and taxiing is conducted with the FOLLOW ME assistance.

5.1.3.7. Pilots who wish to practice Category II ILS approaches shall use the phrase "Request practice Category II approach" on initial contact with WARSZAWA APP. In such circumstances measures described in point 2.22.6.1.3.1 will not be applied.

6 PROCEDURES RELATED TO HELICOPTER OPERATIONS

6.1 TAKE-OFF AND LANDING

Helicopter take-offs and landings shall be carried out exclusively from the designated FATO/TLOF or RWY. The take-off/landing direction is parallel to the directions of flight operations carried out on the RWY. Operations from the designated FATO/TLOF are possible only from dawn until dusk.

Due to adverse effect of downwash from the main rotor and low height at which a helicopter approaches from RWY 26 or departs from RWY 08, no aircraft shall be present on TWY B. Likewise, during RWY 08 approaches or RWY 26 departures, no aircraft shall be present on TWY C.

Due to the distance from FATO to TWY A1, no aircraft should be present on TWY A1 during RWY 08 and 26 approach and RWY 08 and 26 take-off.

Depending on the type of flight operation, infrastructure elements dedicated to the given critical helicopter are used. If the value of the critical helicopter is exceeded, infrastructure elements for aeroplanes are used.

The W-3A Sokół is the critical helicopter for: FATO, TLOF, TWY W.

The Bell 429 is the critical helicopter for: stands 52 and 53.

The Robinson 44 is the critical helicopter for: stand 51 and air TWYs.

Remark: the basic dimensions of the R44 and R66 helicopters are identical.

6.2 TAXIING

Helicopters may taxi on the TWYs available at the aerodrome. Taxiing to/ from the FATO/TLOF may be carried out on TWY W which is suitable both for wheeled and skid-fitted helicopters and on air TWY Z which is suitable for skid-fitted helicopters.

Helicopters not equipped with wheeled undercarriage shall air taxi along designated TWY centre lines at speeds not higher than 20 kt.

6.3 POSTÓJ I PARKOWANIE

Parkowanie i postój śmigłowców są zabronione na obszarze FATO/TLOF. Parkowanie i postój śmigłowców są możliwe na 2 wyznaczonych na APN GA2 stanowiskach postojowych lub na stanowisku postojowym wyznaczonym na terenie Salt Aviation. Parkowanie na stanowiskach postojowych wyznaczonych na APN GA2 możliwe jest wyłącznie wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego. Wymiary stanowisk postojowych umożliwiają obrót śmigłowca w zawisie lub kołowanie po stanowisku jedynie w przypadku braku manewrującego śmigłowca na sąsiednim stanowisku.

Parkowanie na stanowisku postojowym na terenie Salt Aviation wykonywane jest bez udziału koordynatora ruchu naziemnego.

6.4 STREFY LOTÓW SZKOLNYCH

Strefa nr 1 - zlokalizowana na wschód od FATO na obszarze trawiastym pomiędzy TWY A1 i RWY 08/26.

Strefa nr 2 - zlokalizowana w północnej części lotniska, na obszarze pomiędzy RWY a ogrodzeniem lotniska.

Strefa nr 3 - zlokalizowana w północno-zachodniej części lotniska, na wysokości THR 08, na obszarze pomiędzy RWY a ogrodzeniem lotniska.

Brak możliwości przyziemiania śmigłowców we wszystkich strefach.

Maksymalna dopuszczalna wysokość wykonywania lotów w strefie nr 1 nie może przekroczyć 10 m AGL oraz 20 m AGL w strefach nr 2 i 3. Wykonywanie lotów we wszystkich strefach możliwe tylko od wschodu do zachodu słońca.

W strefie nr 3 dopuszcza się ustawienia elementów treningowych, takich jak np. beczki i tyczki.

Po wystawieniu ww. elementów zostanie wydany stosowny NOTAM.

6.3 PARKING

Parking of helicopters within the FATO/TLOF is forbidden. Helicopters may park on 2 stands designated on the GA2 APN or the stand designated on the Salt Aviation site. Parking on stands designated on the GA2 APN is possible only by marshaller's instructions. The dimensions of the parking stands enable a helicopter to turn around when hovering or taxi on a stand only if no helicopter is manoeuvring on adjacent stand.

Parking on the Salt Aviation stand is carried out without marshaller assistance.

6.4 TRAINING FLIGHTS AREAS

Area No 1 - located east of FATO, in grass area, between TWY A1 and RWY 08/26.

Area No 2 - located in the northern part of the aerodrome, in the area between RWY and aerodrome fence.

Area No 3 - located in the north-western part of the aerodrome, at THR 08 level, in the area between RWY and aerodrome fence.

There is no possibility of helicopter touchdown within any of the areas2.

The maximum permissible height of performing flights within Area No 1 shall not exceed 10 m AGL and 20 m AGL within Area No 2 and 3. Flight operations within the areas are to be conducted only from sunrise to sunset.

In area No 3, it is allowed to set up training elements, such as barrels and poles.

An appropriate NOTAM will be issued after the elements have been set up.

EPMO AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE EPMO AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Możliwość przyjmowania statków powietrznych o kodzie referencyjnym D i E po wcześniejszym 24 HR zgłoszeniu. Każdorazowo kołowanie statków powietrznych kodu wyższego od kodu referencyjnego lotniska 4C odbywa się po TWY A2 i TWY C do APN 1, stanowisko nr 13 w asyście FOLLOW ME.

Code D and E aircraft may be accepted by arrangement with a minimum of 24 HR in advance. Aircraft of a code higher than the AD reference code 4C shall, at any time, taxi via TWY A2 and TWY C to APN 1, stand No 13 with FOLLOW ME assistance.

1 MIGRACJA PTAKÓW

Wiosenne przeloty (luty, marzec) kluczy gęsi nad lotniskiem w liczbie 50 - 200 osobników na wysokości 150 - 1500 ft AGL, przebiegające z SW na NE. Jesienne przeloty (październik, listopad) kluczy gęsi nad lotniskiem w liczbie 50 - 200 osobników na wysokości 150 - 1500 ft AGL, przebiegające z NE na SW. Możliwość koncentracji w pobliżu RWY i TWY średnich i dużych gatunków mew w lutym i marcu. Możliwość koncentracji w sektorach trawiastych lotniska małych i średnich ptaków drapieżnych (pustulki, myszolowy zwyczajne) od listopada do marca.

1 BIRD MIGRATION

Spring passages (February, March) of skeins of geese over the aerodrome in numbers of 50 - 200 individuals at 150 - 1500 ft AGL from SW to NE. Autumn passages (October, November) of skeins of geese over the aerodrome in numbers of 50 - 200 individuals at 150 - 1500 ft AGL from NE to SW. Possible bird concentrations in the vicinity of RWY and TWY of medium and large species of gulls in February and March. Possible bird concentrations in grass sectors of the aerodrome of small and medium species of birds of prey (kestrels, common buzzards) from November to March.

EPMO AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPMO AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	Pages
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPMO 2 - 1

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 08, RWY 26)	AD 2 EPMO 6 - 1
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 08)	AD 2 EPMO 7 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 08)	AD 2 EPMO 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 26)	AD 2 EPMO 8 - 5
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 08)	AD 2 EPMO 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 26)	AD 2 EPMO 10 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS CAT II or LOC) RWY 08 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPMO 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 08 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPMO 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 26 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPMO 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 08 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPMO 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 26 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPMO 12 - 11
VISUAL APPROACH CHART - ICAO (RWY 26)	AD 2 EPMO 13 - 1
VISUAL OPERATION CHART	AD 2 EPMO 13 - 3

**EPMO AD 2.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI
SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)
EPMO AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION**

Brak penetracji.

No penetrations.

Zezwolenie na lot może zostać przekazane przez ATC drogą radiową nawet po zainicjowaniu Departure Clearance Request (RCD) poprzez datalink.

1.2 INSTRUKCJA RUCHU NAZIEMNEGO

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez RZESZÓW GROUND na częstotliwości 121,805 MHz (jeśli niedostępne wtedy RZESZÓW TWR na 126,805 MHz).

Po przesłaniu przez RZESZÓW GROUND na częstotliwość RZESZÓW WIEŻA z wykorzystaniem zwrotu 'MONITORU' załoga powinna przełączyć częstotliwość, zaniechać wywołania WIEŻY i monitorować częstotliwość WIEŻY w oczekiwaniu na wywołanie przez ATC.

2 OPERACJE KOŁOWANIA NA TWY G I TWY Z

Kołowanie TWY G oraz Z w okresie od 30 minut po zachodzie słońca do 30 minut przed wschodem słońca możliwe wyłącznie w asyście FOLLOW ME.



3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘTOŚCI DROGI STARTOWEJ ODLOTY

Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia RWY jest gotowy do natychmiastowego startu.

Przygotowanie kokpitu jak i gotowość kabiny powinny być osiągnięte przed zajęciem RWY, a czynności których zakończenie wymaga zajęcia RWY powinny być ograniczone do minimum. Załogi, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować ATC tak szybko jak to jest możliwe.

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

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

RWY	LIGHT		MEDIUM TURBOPROP
09	C1	D1	C1
27	C1	D1	D1

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

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

PRZYLOTY

Jeżeli służby ATC nie wydały innej instrukcji, załogi bezzwłocznie zwalniają RWY w najbliższą dogodną drogę kołowania.

4 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA

4.1 MANEWROWANIE NA APN

Podczas manewrowania na płytach postojowych zobowiązuje się załogi do stosowania minimalnego ciągu.

4.2 PARKOWANIE

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

ATC clearance can be issued by ATC via radio even after initiating the Departure Clearance Request (RCD) via datalink.

1.2 GROUND MOVEMENT INSTRUCTION

Ground movement instructions are issued by RZESZÓW GROUND on frequency 121.805 MHz (if unavailable then RZESZÓW TWR on 126.805 MHz).

While being transferred from RZESZÓW GROUND to RZESZÓW TOWER frequency using the phrase 'MONITOR', the crew is required to change the frequency; initial call shall be omitted and the TWR frequency shall be monitored for ATC call.

2 TAXIING OPERATIONS ON TWY G AND TWY Z

Taxiing via TWY G and Z between 30 minutes after sunset to 30 minutes before sunrise possible only with the FOLLOW ME assistance.

3 MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME DEPARTURES

ATC assumes that each aircraft instructed to line-up is ready for immediate take-off.

Whenever possible, cockpit checks and cabin readiness check should be completed before line-up and actions requiring completion on the RWY should be minimized as much as possible. Crews unable to comply with these requirements should inform ATC as soon as possible.

If the taxi distance between parking stand and holding point is short, it is advisable to finish the cabin safety procedure demo before leaving the parking stand.

Flight crews should be prepared and ready to accept intersection take-off:

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

Flight crews unable to accept the reduced take-off from the assigned or above mentioned intersections shall inform ATC not later than before start-up.

ARRIVALS

Unless otherwise instructed by ATC, pilots vacate the RWY via the nearest convenient TWY as soon as possible.

4 PARKING PROCEDURES

4.1 MANEUVERING ON APN

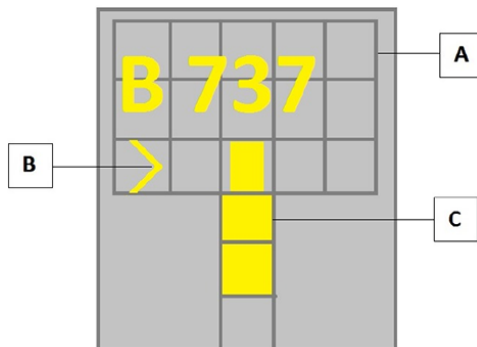
Aircraft crews are obliged to use minimum thrust during maneuvering on aprons.

4.2 PARKING

Aircraft to be parked always with wheels secured with chocks by an aircrew member or authorised ground handling agent's representative.

4.3 AUTOMATYCZNY SYSTEM DOKOWANIA (A-VDGS)

Stanowisko postojowe nr 4 wyposażone jest w system automatycznego dokowania samolotów SAFEDOCK. Działanie tego systemu opiera się na skanowaniu laserowym i pomiarze odległości oraz położenia względem linii wjazdu na stanowisko postojowe, aż do miejsca zatrzymania samolotu. Informacje dotyczące położenia oraz zagrożeń w procedurze dokowania a także komendy dotyczące manewrowania statkiem powietrznym przekazywane są załodze samolotu za pomocą wyświetlacza zainstalowanego na przedłużeniu linii wjazdu na stanowisko postojowe.



Segment „A” wyświetla jedną lub dwie linie tekstu. Komunikaty, jakie mogą się tam pojawić, to:

START-OF-DOCKING	DOCKING COMPLETED	SBU-STOP
CAPTURE	OVERSHOOT	TOO FAST
TRACKING	STOP SHORT	EMERGENCY STOP
CLOSING RATE	WAIT	CHOCKS ON
ALIGNED TO CENTRE	AIRCRAFT VERIFICATION FAILURE	ERROR
SLOW	GATE BLOCKED	SYSTEM BREAKDOWN
AZIMUTH GUIDANCE	VIEW BLOCKED	POWER FAILURE
STOP POSITION REACHED		

Segment „B” to pole prowadzenia wzdłuż linii centralnej.
Segment „C” wskazuje odległość od punktu zatrzymania.

Podczas parkowania na stanowisku nr 4 należy obserwować wyświetlacz i sprawdzić, czy system wskazuje właściwy typ samolotu. Wyświetlenie się żółtego pola wskaźnika zbliżania (segment C) wskazuje wykrycie samolotu przez system. Następnie należy kołować zgodnie ze wskazaniami strzałek oraz reagować na pojawiające się komunikaty. W odległości 30 m od miejsca zatrzymania system będzie wskazywał pozostały do przebycia dystans poprzez wygaszanie kolejnych rzędów LED. Osiągnięcie właściwej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się komunikatu STOP, następnie po kilku sekundach pojawi się komunikat OK.

5 INNE WYMAGANIA

Lotnisko dostępne dla lotów nierozkładowych oraz General Aviation po otrzymaniu potwierdzenia obsługi handlingowej. Kontakt z agentem handlingowym w EPRZ AD 2.4 pkt 7.

Lotnisko dostępne dla lotów cargo po potwierdzeniu zgłoszenia w formie PPR. Zgłoszenie powinno zawierać czas przylotu i odlotu, znak wywoławczy, numer rejestracyjny statku powietrznego. Kontakt e-mail: ppr@rzyszowairport.pl.

Restrykcje nie dotyczą lotów szkolnych oraz ze statusem: HOSP, SAR, HUM, EMER, HEAD.

4.3 AUTOMATIC DOCKING SYSTEM (A-VDGS)

Aircraft stand No 4 is equipped with SAFEDOCK automatic docking system. The system is based on laser scanning and measurement of distance and position in relation to aircraft stand lead-in line all the way to the stop position. Information on the position and risks in the docking procedure as well as instructions on maneuvers are provided to the flight crew by means of a display installed at the extension of the stand lead-in line.

Segment „A” displays one or two text lines. Messages which may be displayed are:

Segment „B” is a centre line lead field.

Segment „C” indicates distance from the stop position.

During parking on stand No 4, observe the display and check if the proper aircraft type is indicated by the system. The yellow field approach indicator (segment C) indicates identification of an aeroplane by the system. Then taxi in accordance with indications of the arrows and respond to the displayed messages. Within a distance of 30 m from the stop position the system will indicate the distance left by turning off subsequent rows of LEDs. Reaching a correct stop position is indicated by displaying a STOP message, then, after a few seconds, an OK message will be shown.

5 OTHER REQUIREMENTS

The aerodrome shall be available for non-scheduled and General Aviation flights following confirmation by the handling service. Contact details of the handling agent can be found at EPRZ AD 2.4 point 7.

The aerodrome is available for cargo flights upon confirmation of application in PPR form. Application should comprise of arrival and departure time, call sign, aircraft registration mark. Contact e-mail address: ppr@rzyszowairport.pl.

The restrictions do not apply to training flights and flights with: HOSP, SAR, HUM, EMER or HEAD status.

Niedozwolone jest lądowanie poza godzinami pracy lotniska Rzeszów - Jasionka (EPRZ).

Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w polu ruchu naziemnego są zobowiązane do noszenia jaskrawych górnych części wierzchniej garderoby lub kamizelek koloru tylko żółtego lub pomarańczowego, z elementami odbłaskowymi.

Zaladunek i rozładunek, boarding i deboarding statków powietrznych z uruchomionymi silnikami zabroniony.

Obsługa naziemna statków powietrznych dostępna po wyłączeniu świateł antykolizyjnych.

Uruchamianie silników statków powietrznych przed zakończeniem obsługi naziemnej zabronione.

Holowanie statków powietrznych na RWY 09/27 niedostępne.

Outside operational hours of Rzeszów - Jasionka (EPRZ) aerodrome landing is prohibited.

All persons discharging their duties within the aerodrome movement area are obliged to wear distinctive yellow or orange tops of their outdoor clothing or vests, with fluorescent elements.

Loading and unloading, boarding and deboarding of aircraft with running engines prohibited.

Handling service available only after turning off anti-collision lights.

Engine start-up before the completion of ground handling is prohibited.

Towing of aircraft on RWY 09/27 unavailable.

EPRZ AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU **EPRZ AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

NIL

NIL

EPRZ AD 2.22 PROCEDURY LOTU **EPRZ AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**

1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA RZESZÓW radarowa służba kontroli zbliżania jest zapewniana w godzinach delegacji służby ATS w przestrzeni CTA09 (patrz ENR 2.1.3). Poza czasem delegacji zapewniana jest proceduralna służba kontroli; wektorowanie radarowe jest wówczas niedostępne.

W TMA RZESZÓW obowiązują procedury SID i STAR według nawigacji RNP 1 dla RWY 09 oraz RWY 27 lotniska Rzeszów - Jasionka. Procedury RNP STAR kończą się w punktach IAF procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 09 i RWY 27.

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

Statki powietrzne niezdolne do wykonania operacji RNP 1 powinny ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC.

W procedurach SID RNP 1 w TMA RZESZÓW przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodne z PANS-OPS (ICAO Doc 8168 tom II, część 1, sekcja 3, rozdział 3, dodatek 3) czyli: 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla EPRZ.

Informacje dotyczące planowania wysokości lotu: załogi statków powietrznych powinny brać pod uwagę możliwość otrzymania zezwolenia na zniżanie zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach procedur STAR. Bieżące zezwolenie na zniżanie będzie podane przez ATC. W miarę możliwości należy stosować technikę CDA. Należy zachować ostrożność z uwagi na duży ruch VFR w CTR RZESZÓW/Jasionka i TMA RZESZÓW.

2 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI

2.1 ODLATUJĄCY RUCH IFR

- a. Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID.

1 IFR FLIGHT PROCEDURES

Within the RZESZÓW TMA radar approach control service is provided during delegation of ATS within CTA09 airspace (see ENR 2.1.3). Outside of the delegation procedural approach control service is provided; radar vectoring is then unavailable.

Within the RZESZÓW TMA RNP 1 SID and STAR procedures for RWY 09 and RWY 27 at Rzeszów - Jasionka aerodrome are applicable. The RNP STAR procedures terminate at the IAFs of the instrument approach procedures for RWY 09 and RWY 27.

The SID and STAR procedures within the RZESZÓW TMA were designed in accordance with PBN RNP 1 criteria. The procedures may be flown without restrictions only by aircraft approved for RNP 1 operations.

Aircraft incapable of conducting RNP 1 operations should report this to ATC during the initial contact.

For the RNP 1 SID procedures within the RZESZÓW TMA, the angle of bank (AOB) taken into consideration is in accordance with PANS-OPS (ICAO Doc 8168, Vol. II Part I, Section 3, Chapter 3, Appendix 3). That is: 15° up to 1000 ft over DER ELEV, 20° above 1000 ft up to 3000 ft over DER ELEV and 25° above 3000 ft over DER ELEV. It is applicable to all SIDs for EPRZ.

Level planning information: flight crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on the STAR charts. The current descent clearance will be issued by ATC. If possible, a CDA technique should be applied.

Due to a high volume of VFR traffic within the RZESZÓW/Jasionka CTR and RZESZÓW TMA caution shall be exercised.

2 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES

2.1 OUTBOUND IFR TRAFFIC

- a. Radio communication failure procedure for flights on SIDs.

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID do ostatnio przydzielonego i potwierdzonego poziomu lotu. Po minięciu ostatniego punktu procedury SID, zastosować ogólne procedury utraty łączności dla FIR EPWW.

Set the transponder to code 7600. Continue on the assigned and confirmed SID to the last assigned and acknowledged flight level. After passing the last SID point, general radio communication failure procedures for FIR EPWW shall be used.

b. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotów innych niż według SID.

b. Radio communication failure procedure during flights other than on SIDs.

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC do ostatnio przydzielonego i potwierdzonego poziomu lotu. Po minięciu granicy TMA RZESZÓW, zastosować ogólne procedury utraty łączności dla FIR EPWW.

Set the transponder to code 7600. Continue according to the last ATC clearance for the last assigned and acknowledged flight level. After passing RZESZÓW TMA boundary, general radio communication failure procedures for FIR EPWW shall be used.

2.2 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną/poziom lotu. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC do przydzielonego IAF podejścia.

2.2 INBOUND IFR TRAFFIC

Set the transponder to code 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Continue according to the last ATC clearance for assigned IAF approach.

- Jeśli ACFT jest w stanie wykonać podejście z ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości, to po minięciu IAF rozpoczyna opublikowaną dogodną procedurę podejścia i lądowanie.
- W przypadku ostatniej przydzielonej wysokości uniemożliwiającej wykonanie podejścia, statek powietrzny po minięciu przydzielonego IAF skieruje się bezpośrednio do DVOR/DME RSW, utrzymując ostatnio przydzielony poziom. W ciągu 3 minut ACFT zniża nad pomocą do wysokości 5000 ft AMSL i po upływie tego czasu wykonuje dołot do najdogodniejszego IAF i rozpoczyna opublikowaną dogodną procedurę podejścia i lądowanie.

- If ACFT can execute approach from the last assigned and acknowledged altitude, after passing IAF the published suitable approach and landing procedures shall be commenced.
- In case of the last assigned altitude which makes it impossible to execute approach, aircraft after passing the assigned IAF shall proceed directly to DVOR/DME RSW maintaining the last assigned flight level. Within 3 minutes ACFT descends over the navaid to 5000 ft AMSL and after this time arrives to the most convenient IAF and commences published suitable approach and landing procedure.

3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

3.1. Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR RZESZÓW/Jasionka:

3 VFR FLIGHT PROCEDURES

3.1. List of VFR navigation points used for arrival/departure at/from RZESZÓW/Jasionka CTR:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
BRAVO	495902N 0215640E	Boguchwała Boguchwała
GOLF	495902N 0222405E	Kańczuga (zachodnia strona miejscowości) Kańczuga (west side of the town)
HOTEL	500110N 0221534E	Skrzyżowanie w miejscowości Granica Intersection in Granica
KILO	501446N 0214712E	Kolbuszowa (wschodnia strona miejscowości) Kolbuszowa (eastern side of the town)
MIKE	501457N 0220719E	Sokołów Małopolski (północna strona miejscowości) Sokołów Małopolski (northern side of the town)
NOVEMBER	501000N 0220200E	Wysoka Głogowska (północna strona miejscowości) Wysoka Głogowska (northern side of the town)
QUEBEC	500221N 0220409E	Krasne (centrum handlowe w miejscowości) Krasne (shopping centre in the village)
TANGO	495822N 0220202E	Tyczyn (północna strona miejscowości) Tyczyn (northern side of the town)
WHISKEY	500352N 0214352E	Sędziszów Małopolski (wschodnia strona miejscowości) Sędziszów Małopolski (eastern side of the town)
YANKEE	500357N 0215538E	Świlcza (skrzyżowanie drogi ekspresowej S19 z DK94) Świlcza (road intersection of expressway S19 and road DK94)

3.2. Doloty i odloty VFR (patrz AD 2 EPRZ 13-1) do/z lotniska Rzeszów - Jasionka odbywają się po trasach opisanych poniżej.

TRASYS PÓLNOCNIE

Wydanie zezwolenia na lot opublikowaną standardową trasą dolotową VFR jest równoznaczny z wydaniem zezwolenia na wlot w przestrzeń kontrolowaną.

Punkty **KILO**, **MIKE**, **NOVEMBER** są obowiązkowymi punktami meldowania.

W przypadku braku zezwolenia na wlot w CTR statek powietrzny oczekuje nad punktem **KILO** oraz **MIKE** zgodnie z opublikowanym holdingiem na wysokości 2000 ft AMSL do czasu uzyskania dalszych instrukcji ATC.

W przypadku braku zezwolenia na wejście w krąg do lądowania statek powietrzny oczekuje nad punktem **NOVEMBER** zgodnie z opublikowanym holdingiem, do czasu uzyskania dalszych instrukcji od ATC.

Trasy dolotowe i odlotowe VFR do/z RWY 08R/26L i 08L/26R są tożsame z trasami dolotowymi i odlotowymi do/z RWY 09/27, natomiast kształt kręgu nadlotniskowego powinien odpowiadać RWY w użyciu.

Wyznaczone standardowe trasy dolotowe/odlotowe VFR są obligatoryjne również dla ruchu dolotowego i odlotowego do lotniska EPRJ.

← 1. KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu prawego kręgu RWY 27 i dalej kontynuuje lot wzdłuż drogi krajowej DK9 po jej zachodniej stronie w kierunku zachodniego trawersu punktu **KILO**. Opuszczenie przestrzeni kontrolowanej następuje na zachód od miejscowości Kolbuszowa, gdzie statek powietrzny przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (AFIS MIELEC lub FIS KRAKÓW). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wykonuje odlot na trasę z trzeciego zakrętu lewego kręgu RWY 09 i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

← 2. MIKE VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu prawego kręgu RWY 27 i dalej kontynuuje lot wzdłuż drogi szybkiego ruchu S19 po jej wschodniej stronie w kierunku wschodniego trawersu punktu **MIKE**. Opuszczenie przestrzeni kontrolowanej następuje na wschód od miejscowości Sokołów Małopolski, gdzie statek powietrzny przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (AFIS MIELEC lub FIS KRAKÓW). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wykonuje odlot na trasę z drugiego zakrętu lewego kręgu RWY 09 i dalej analogicznie jak w przypadku startu z RWY 27.

← 3. KILO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem **KILO** uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu **NOVEMBER**. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg na pozycji 3. zakręt prawego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 wchodzi do pozycji 3. zakręt lewego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

← 4. MIKE VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem **MIKE** uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu **NOVEMBER**. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg na pozycji 3. zakręt prawego

3.2. VFR arrivals and departures (see AD 2 EPRZ 13-1) at/from Rzeszów - Jasionka aerodrome are conducted along the routes described below.

NORTHERN ROUTES

Being issued a clearance to fly via a published standard arrival VFR route shall be treated as a clearance to enter controlled airspace.

KILO, **MIKE**, **NOVEMBER** are compulsory reporting points.

When no clearance to enter the CTR has been issued, an aircraft shall hold at **KILO** and **MIKE** in accordance with the published holding pattern at an altitude of 2000 ft AMSL until further ATC instructions.

When no clearance to enter the circuit pattern for landing has been issued, an aircraft shall hold at **NOVEMBER** in accordance with the published holding pattern until further ATC instructions.

The VFR arrival and departure routes for RWY 08R/26L and 08L/26R are coincident with those for RWY 09/27 while the circuit pattern shall be adequate for the RWY in use.

The designated standard VFR arrival/departure routes are mandatory also for traffic arriving/departing at/from EPRJ aerodrome.

1. KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 27 circuit pattern at the second turn and then continue along the national road DK9 on its west side towards west abeam **KILO**. Controlled airspace shall be left west of the town of Kolbuszowa where the aircraft shall contact the adjacent sector (MIELEC AFIS or KRAKÓW FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall leave the left-hand RWY 09 circuit pattern at the third turn and then continue in the same manner as for RWY 27.

2. MIKE VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 27 circuit pattern at the third turn and then continue along the express road S19 on its east side towards east abeam **MIKE**. Controlled airspace shall be left east of the town of Sokołów Małopolski where the aircraft shall contact the adjacent sector (MIELEC AFIS or KRAKÓW FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall leave the left-hand RWY 09 circuit pattern at the second turn and then continue in the same manner as for RWY 27.

3. KILO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at **KILO** shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue towards **NOVEMBER**. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of right-hand RWY 27 circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of left-hand RWY 09 circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

4. MIKE VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at **MIKE** shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue towards **NOVEMBER**. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of right-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the

kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 3. zakręt lewego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

TRASY POŁUDNIOWE

Wydanie zezwolenia na lot opublikowaną standardową trasą dołotową VFR jest równoznaczny z wydaniem zezwolenia na wlot w przestrzeń kontrolowaną.

Punkty: **TANGO, BRAVO, WHISKEY, HOTEL, GOLF, QUEBEC, YANKEE** są obowiązkowymi punktami meldowania dla poszczególnych standardowych tras VFR.

W przypadku braku zezwolenia na wlot w TMA/CTR statek powietrzny oczekuje nad jednym z punktów: **TANGO, GOLF** na wysokości 2500 ft AMSL, natomiast nad punktem **WHISKEY** i **BRAVO** na wysokości 2000 ft AMSL zgodnie z opublikowanym holdingiem do czasu uzyskania dalszych instrukcji ATC.

W przypadku braku zezwolenia na wejście w krąg do lądowania statek powietrzny oczekuje zgodnie z opublikowanym holdingiem nad punktem **YANKEE** na wysokości 2000 ft AMSL lub **QUEBEC** na wysokości 2500 ft AMSL, do czasu uzyskania dalszych instrukcji od ATC.

Dla usprawnienia przepływu ruchu lotniczego służba ATC może przydzielić odpowiednie standardowe trasy VFR:

- **BRAVO** departure i **TANGO** arrival przy RWY 27 w użyciu;
- **TANGO** departure i **BRAVO** arrival przy RWY 09 w użyciu.

Trasy dołotowe i odlotowe VFR do/z RWY 08R/26L i 08L/26R są tożsame z trasami dołotowymi i odlotowymi do/z RWY 09/27, natomiast kształt kręgu nadlotniskowego powinien odpowiadać używanej drodze startowej.

Wyznaczone standardowe trasy dołotowe/odlotowe VFR są obligatoryjne również dla ruchu dołotowego i odlotowego do/z lotniska EPRJ.

Punktami oczekiwania na wypadek utraty łączności są punkty **QUEBEC** i **YANKEE**.

← 1. HOTEL VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu lewego kręgu RWY 27 w kierunku punktu **QUEBEC**, po minięciu którego wznosi się do wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot w kierunku punktu **HOTEL**. Po minięciu punktu **HOTEL** opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS KRAKÓW). Po odlocie z RWY 09 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu **QUEBEC** i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

← 2. TANGO VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu lewego kręgu RWY 27 w kierunku punktu **QUEBEC**, po minięciu którego wznosi się do wysokości 2000 ft AMSL w kierunku na **TANGO**. Po minięciu punktu **TANGO** opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS KRAKÓW). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu **QUEBEC** i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

← 3. BRAVO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Przy odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu lewego kręgu RWY 27 w kierunku punktu **YANKEE** i kontynuuje lot wzdłuż drogi szybkiego ruchu S19 po jej zachodniej stronie na **BRAVO**. Po minięciu punktu **BRAVO** statek powietrzny opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS KRAKÓW). Przy

third turn of left-hand RWY 09 circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

SOUTHERN ROUTES

Being issued a clearance to fly via a published standard arrival VFR route shall be treated as a clearance to enter controlled airspace.

TANGO, BRAVO, WHISKEY, HOTEL, GOLF, QUEBEC, YANKEE are compulsory reporting points for individual standard VFR routes.

When no clearance to enter the YMA/CTR has been issued, an aircraft shall hold at one of the points: **TANGO, GOLF** at an altitude of 2500 ft AMSL or **WHISKEY and BRAVO** at an altitude of 2000 ft AMSL in accordance with the published holding pattern, until further ATC instructions.

When no clearance to join a traffic circuit pattern has been issued, an aircraft shall hold at **YANKEE** at an altitude of 2000 ft AMSL or **QUEBEC** at an altitude of 2500 ft AMSL in accordance with the published holding pattern until further ATC instructions.

To improve air traffic flow ATC may assign specific standard VFR routes:

- **BRAVO** departure and **TANGO** arrival – with RWY 27 in use;
- **TANGO** departure and **BRAVO** arrival – with RWY 09 in use.

The VFR arrival and departure routes for RWY 08R/26L and 08L/26R are coincident with those for RWY 09/27 and the circuit pattern shall be adequate for the RWY in use.

The designated standard VFR arrival/departure routes are mandatory also for traffic arriving/departing at/from EPRJ aerodrome.

In case of a radio communication failure pilots shall hold and wait over **QUEBEC** or **YANKEE**.

1. HOTEL VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the third turn towards **QUEBEC**. Having passed **QUEBEC** the aircraft shall climb to an altitude of 2000 ft and continue towards **HOTEL**. Having passed **HOTEL**, the aircraft shall leave the controlled airspace and contact the adjacent sector (KRAKÓW FIS). After departure from RWY 09 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft, leaving the right-hand RWY 09 circuit pattern at the second turn towards **QUEBEC** and then continue in the same manner as for RWY 27.

2. TANGO VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the third turn towards **QUEBEC**. Having passed **QUEBEC**, it shall climb to an altitude of 2000 ft AMSL and then continue towards **TANGO**. Having passed **TANGO**, the aircraft shall leave controlled airspace and contact the adjacent sector (KRAKÓW FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 09 circuit pattern at the second turn towards **QUEBEC** and then continue in the same manner as for RWY 27.

3. BRAVO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

When departing from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the second turn towards **YANKEE**. Then it shall continue along the express road S19 on its west side towards **BRAVO**. Having passed **BRAVO**, the aircraft shall leave controlled airspace and contact the adjacent sector (KRAKÓW FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall climb to an altitude

odlocie z RWY 09 statek powietrzny wznosi do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu **YANKEE** i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

← 4. WHISKEY VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Przy odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu (lewego kręgu RWY 27) w kierunku punktu **YANKEE**, a następnie po południowej stronie DK94 do punktu **WHISKEY**, po minięciu którego opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS KRAKÓW). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wykonuje odlot na trasę z trzeciego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu **YANKEE** i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

← 5. GOLF VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem **GOLF** uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w TMA/CTR na standardowej wysokości 2500 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu **HOTEL**, a następnie **QUEBEC**. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 3. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 2. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

← 6. TANGO VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem **TANGO** uzyskuje od TWR Rzeszów zezwolenie na wlot w TMA/CTR na standardowej wysokości 2500 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu **QUEBEC**. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 3. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 2. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

← 7. BRAVO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem **BRAVO** uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot wzdłuż drogi szybkiego ruchu S19 po jej wschodniej stronie lot do punktu **YANKEE**. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 2. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 3. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

← 8. WHISKEY VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem **WHISKEY** uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot po południowej stronie DK94 do punktu **YANKEE**. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 2. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 3. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

3.3 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

- a. wyłącznie w porze dziennej,
- b. z dala od chmur i z widocznością terenu,

of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 09 circuit pattern at the third turn towards **YANKEE** and then continue in the same manner as for RWY 27.

4. WHISKEY VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

When departing from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the second turn towards **YANKEE**. Then it shall continue on the south side of the national road DK94 towards **WHISKEY**. Having passed **WHISKEY**, it shall leave controlled airspace and contact the adjacent sector (KRAKÓW FIS). After departure from RWY 09 an aircraft shall leave the right-hand RWY 09 circuit pattern after the third turn towards **YANKEE** and then continue in the same manner as for RWY 27.

5. GOLF VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at **GOLF** shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the TMA/CTR at a standard altitude of 2500 ft AMSL and continue via **HOTEL** towards **QUEBEC**. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the second turn of right-hand RWY 09 circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

6. TANGO VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at **TANGO** shall obtain from Rzeszów TWR a clearance to enter the TMA/CTR at a standard altitude of 2500 ft AMSL and continue towards **QUEBEC**. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the second turn of right-hand circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

7. BRAVO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at **BRAVO** shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue along the express road S19 on its east side towards **YANKEE**. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the second turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of right-hand circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

8. WHISKEY VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at **WHISKEY** shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue on the south side of DK94 towards **YANKEE**. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the second turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of right-hand circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

3.3 SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in control zone (CTR) is obtained.

Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:

- a. the flight will be performed during daytime only,
- b. the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,

- c. 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.

3.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Nie ustanowiono specjalnych procedur podejścia do lądowania i odlotu dla śmigłowców.

Śmigłowce wykonujące podejście wg wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko Rzeszów - Jasionka wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako statki powietrzne kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom II - Opracowywanie procedur z widocznością i według wskazań przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

4 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

4.1 Kryteria wprowadzania, zawieszania i odwoływania procedur LVP

4.1.1. Przygotowanie do wprowadzenia procedur LVP rozpoczyna się, gdy przynajmniej jeden punkt pomiarów RVR wskaże widzialność wzdłuż drogi startowej 800 m i/lub wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft.

4.1.2. Wprowadzenie procedur LVP nastąpi, gdy przynajmniej jeden punkt pomiarów RVR wskaże widzialność wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m lub wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba osiągnie wartość niższą niż 200 ft.

4.1.3. Zawieszenie procedur LVP nastąpi w sytuacjach opisanych poniżej.

4.1.3.1. Dyżurny Operacyjny Portu potwierdzi niesprawność jakiegokolwiek systemu, instalacji albo elementu infrastruktury lotniska istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.

4.1.3.2. W przypadku niedostępności systemu ILS zawieszane są operacje lądowania w CAT II. Operacje LVTO oraz kołowanie są dostępne. TWR RZESZÓW wprowadza komunikat do ATIS: "Low Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available".

4.1.3.3. Zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.

4.1.4. Odwołanie procedur LVP nastąpi w sytuacjach opisanych poniżej.

4.1.4.1. Wszystkie punkty pomiaru RVR wskażą widzialność wzdłuż drogi startowej 600 m lub wyższą oraz wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba osiągnie wartość 200 ft lub większą. Odwołanie LVP powoduje przejście do fazy przygotowania do LVP.

4.1.4.2. Dojdzie do wypadku lub unieruchomienia statku powietrznego w polu manewrowym lotniska.

4.1.4.3. Zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.

4.2 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności

4.2.1. O rozpoczęciu obowiązywania procedur LVP piloci będą informowani komunikatem ATIS o treści "Low visibility procedures CAT 2 in operation".

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 above-described.

3.4 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Special procedures for landing and departure of helicopters have not been established.

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

4 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

4.1 Criteria for the initiation, suspension and termination of LVP

4.1.1. The LVP preparation phase is commenced when at least one of the RVR reporting positions indicates 800 m RVR and/or the height of the base of cloud covering more than half the sky reduces to 300 ft.

4.1.2. LVP are introduced when at least one of the RVR reporting positions indicates less than 550 m RVR or the height of the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.

4.1.3. The LVP will be suspended in situations described below.

4.1.3.1. The Airport Duty Officer confirms the unserviceable of any system, installation or element of the aerodrome infrastructure essential to the safety of operations in low visibility conditions.

4.1.3.2. In case the ILS is not available, the CAT II landing operations are suspended. Low visibility take-off (LVTO) operations and taxiing are available. RZESZÓW TWR introduces the following message into the ATIS: "Low Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available".

4.1.3.3. Another factor arises affecting the safety of operations in low visibility conditions.

4.1.4. The LVP will be terminated in situations described below.

4.1.4.1. All RVR reporting points indicate 600 m RVR or more and the height of the base of cloud covering more than half the sky is 200 ft or more. A cancellation of the LVP introduces the LVP preparatory phase.

4.1.4.2. An aircraft has an accident or is immobilised on the manoeuvring area.

4.1.4.3. Another factor arises affecting the safety of operations in low visibility conditions.

4.2 Description of operations in low visibility conditions

4.2.1. Pilots will be informed of the initiation of LVP by an ATIS message with the following content: "Low visibility procedures CAT 2 in operation".

4.2.2. O zawieszeniu procedur LVP piloci będą informowani komunikatem ATIS o treści "Low visibility procedures suspended".

4.2.3. W trakcie obowiązywania procedur LVP dozwolone są następujące operacje:

4.2.3.1. Operacje startu dla samolotów o kodzie A, B lub C przy RVR nie mniejszym niż 200 m.

4.2.3.2. Operacje startu dla samolotów o kodzie D, E lub F przy RVR nie mniejszym niż (patrząc od RWY 27) TDZ 350, MID 200, END 200.

4.2.3.3. Operacje lądowania wyłącznie na RWY 27 przy wysokości względnej decyzji nie mniejszej niż 100 ft oraz widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) nie mniejszej niż:

- 300 m w strefie przyziemienia (TDZ)
- 200 m w strefie środkowej (MID)
- 200 m w strefie końcowej (END).

4.2.4. W trakcie obowiązywania procedur LVP w polu manewrowym mogą poruszać się maksymalnie dwa statki powietrzne.

4.2.5. W trakcie zawieszenia procedur LVP ruch statków powietrznych w polu manewrowym jest zabroniony.

5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

5.1. Jeżeli utrata łączności nastąpi przed wlotem w TMA RZESZÓW/CTR RZESZÓW/Jasionka, wlot do przestrzeni kontrolowanej jest zabroniony.

5.2. Jeżeli utrata łączności nastąpi w trakcie wykonywania lotu w TMA RZESZÓW/CTR RZESZÓW/Jasionka, należy stosować się do poniższych procedur.

W przypadku utraty łączności załogi statków powietrznych wyposażonych w transponder zobowiązane są do ustawienia jego kodu na 7600 oraz wykonują do lotniska po przydzielonej standardowej trasie VFR (na przydzielonej wysokości) odpowiednio do punktu **NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC**:

- nad punktami (**NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC**) utrzymują holding przez 5 minut i uważnie obserwują TWR celem odebrania odpowiednich sygnałów świetlnych i dalszy lot wykonują zgodnie z nimi;
- jeżeli nie zaobserwują sygnałów świetlnych, po upływie wyznaczonego wyżej czasu, włączają całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i światła do lądowania a następnie wchodzą w krąg nadlotniskowy i wykonują lądowanie na pasie w użyciu.

UWAGA 1: Możliwy intensywny ruch VFR w lotach szkolnych w kręgu południowym EPRJ.

UWAGA 2: W przypadku lądowania na lotnisku EPRJ lub opuszczenia przestrzeni kontrolowanej z utratą łączności, należy jak najszybciej jak to możliwe powiadomić o tym TWR RZESZÓW, nr telefonu: +17-227-7672 lub jakiegokolwiek inny organ ATS.

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

Loty szkolne IFR w TMA RZESZÓW/CTR RZESZÓW/Jasionka mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od RZESZÓW TWR. Telefon: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.

4.2.2. Pilots will be informed of the suspension of LVP by an ATIS message with the following content: "Low visibility procedures suspended".

4.2.3. During LVP the following operations are permitted:

4.2.3.1. Take-off operations are permitted for Code A, B and C aeroplanes when the RVR is not less than 200 m.

4.2.3.2. Take-off operations are permitted for Code D, E and F aeroplanes when the RVR is not less than (viewed from RWY 27) TDZ 350, MID 200, END 200.

4.2.3.3. Landing operations exclusively on RWY 27 with a decision height of not less than 100 ft and runway visual range (RVR) not less than:

- 300 m in touchdown zone (TDZ)
- 200 m at mid-point (MID)
- 200 m at stop-end (END).

4.2.4. During LVP, no more than two aircraft may move on the manoeuvring area.

4.2.5. When LVP are suspended, aircraft movements on the manoeuvring area are prohibited.

5 RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING VFR FLIGHT

5.1. If radio communication failure occurs before entry into the RZESZÓW TMA/RZESZÓW/Jasionka CTR, entry into controlled airspace is forbidden.

5.2. If radio communication failure occurs during flight within the RZESZÓW TMA/RZESZÓW/Jasionka CTR, the following procedures shall be followed.

In the event of radio communication failure pilots of aircraft equipped with a transponder are obliged to set it to code 7600 and continue via one of the assigned standard VFR routes (at assigned altitude) towards **NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC** respectively:

- overhead the points (**NOVEMBER, YANKEE, QUEBEC**) crews shall hold for 5 minutes observing the TWR for adequate light signals and continue in accordance with them;
- if no light signals are observed, after the above mentioned time period has elapsed, crews shall switch on all available navigation, landing and warning lights, then join the circuit pattern and land on the runway in use.

REMARK 1: Possible intensive VFR traffic during training flights within the EPRJ southern circuit

REMARK 2: In case of landing at EPRJ aerodrome or leaving controlled airspace with radio communication failure, RZESZÓW TWR (or any other ATS unit) shall be notified as soon as possible. RZESZÓW TWR phone number: +17-227-7672.

6 TRAINING, TECHNICAL AND AERIAL WORK FLIGHTS

IFR training flights within the RZESZÓW TMA/RZESZÓW/Jasionka CTR may be conducted after they have been notified by phone to RZESZÓW TWR and given ATC instructions. Phone: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.

Loty techniczne w TMA RZESZÓW/CTR RZESZÓW/Jasionka mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od RZESZÓW TWR. Telefon: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.

Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1.

Technical flights within the RZESZÓW TMA/RZESZÓW/Jasionka CTR may be conducted after they have been notified by phone to RZESZÓW TWR and given ATC instructions. Phone: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.

Photogrammetric surveying flights - see ENR 1.1.

EPRZ AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE EPRZ AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Czas EOBT powinien być aktualizowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zapisami z AIP Polska.

2. Zarządzający Portem Lotniczym Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o. o. zwraca się z prośbą o przekazywanie informacji o zauważonych z powietrza zagrożeniach w postaci:

- przeszkód i możliwości wywoływania turbulencji;
- stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł;
- oślepiania spowodowanego dużymi wysoko odbłaskowymi powierzchniami;
- źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na działanie łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozoru;
- nielotniczych świateł naziemnych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgasszone, zasłonięte lub w inny sposób zmodyfikowane, aby wyeliminować źródło zagrożenia.

Informacje należy przysyłać na adres: dprze@rzeszowairport.pl lub sms@rzeszowairport.pl bądź przekazywać telefonicznie na nr +48-609-127-558.

1. EOBT should be updated in accordance with the current provisions of AIP Poland.

2. The administration of Rzeszow Ulma Family Airport Ltd. asks for providing information on hazards identified in the air such as:

- obstacles and possible 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 operation;
- non-aeronautical ground-based lights in the vicinity of the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be switched off, covered or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard.

Information is to be sent to: dprze@rzeszowairport.pl or sms@rzeszowairport.pl or passed by phone on +48-609-127-558.

3. Miejsca koncentracji ptaków i obszary fauny wrażliwej na ruch lotniczy w otoczeniu lotniska.

3.1. Ostrzeżenia.

Aktywność ptaków w strefie podejścia i startu.

W okresie wędrówek wiosennych i jesiennych oraz letniego czasu żerowania, wzmożona aktywność ptaków na terenie lotniska Rzeszów.

3. Bird concentrations and areas with sensitive fauna in the vicinity of the aerodrome.

3.1. Warnings.

Birds activity within approach and take-off area.

Increased bird activity at Rzeszów aerodrome during spring and autumn migration period as well as within the feeding period.

EPRZ AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA EPRZ AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	Pages
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPRZ 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 09, RWY 27)	AD 2 EPRZ 6 - 1
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 27)	AD 2 EPRZ 7 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP RWY 09)	AD 2 EPRZ 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP RWY 27)	AD 2 EPRZ 8 - 5

<i>Charts</i>	<i>Pages</i>
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 09)	AD 2 EPRZ 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 27)	AD 2 EPRZ 10 - 5
EPRZ - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z CAT II) RWY 27 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRZ 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y CAT II or LOC y) RWY 27 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRZ 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 09 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRZ 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 27 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRZ 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 09 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRZ 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 27 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRZ 12 - 13
EPRZ - VFR ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES	AD 2 EPRZ 13 - 1

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

Brak penetracji.

No penetrations.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

EPSC AD 2.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA
EPSC AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME**EPSC - SZCZECIN/Goleniów****EPSC AD 2.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA**
EPSC AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	533505N 0145408E
	ARP coordinates and site at AD	środek geometryczny RWY. geometrical centre of the RWY.
2	Odległość, kierunek od miasta	45 km (23 NM), BRG 235° GEO.
	Direction and distance from city	
3	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia	156 ft / 22.8°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	115 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	5° E (2020) / 12' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Port Lotniczy SZCZECIN/Goleniów Spółka z o.o. Glewoice 1A 72-100 Goleniów Centrala: +48-91-481-7400 Centrala: +48-91-418-2864 Centrala: +48-91-418-3383 (faks) E-mail: epsc@airport.com.pl www.airport.com.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	SZCZECIN/Goleniów Airport Ltd. Glewoice 1A 72-100 Goleniów Operator: +48-91-481-7400 Operator: +48-91-418-2864 Operator (fax): +48-91-418-3383 E-mail: epsc@airport.com.pl www.airport.com.pl
7	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)	IFR/VFR
	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	
8	Uwagi	<u>TWR:</u> Tel.: +48-91-469-7933, +48-81-452-7933 +48-91-469-7943, +48-81-452-7943 +48-91-469-7961, +48-81-452-7961 Faks: +48-91-418-0299 <u>MET:</u> Tel.: +48-91-481-7613 Faks: +48-91-481-7650 <u>Dyżurny Operacyjny Portu:</u> Tel.: +48-91-481-7500 Faks: +48-91-481-7680 E-mail: dop@airport.com.pl
	Remarks	

		TWR: Phone: +48-91-469-7933, +48-81-452-7933 +48-91-469-7943, +48-81-452-7943 +48-91-469-7961, +48-81-452-7961 Fax: +48-91-418-0299 MET: Phone: +48-91-481-7613 Phone: +48-91-481-7650 Airport Duty Officer: Phone: +48-91-481-7500 Phone: +48-91-481-7680 E-mail: dop@airport.com.pl
--	--	--

EPSC AD 2.3 GODZINY PRACY (UTC ¹⁾)
EPSC 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	Lotnicze Pogotowie Ratunkowe w godz. 0700-1900 (0600-1800) na terenie portu, H24 - w ramach Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej. Air Rescue BTN 0700-1900 (0600-1800) in the airport area, provided by Airport's Rescue and Firefighting Services - 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 Dostęp zdalny: iwb.pansa.pl / kontakt telefoniczny. H24 Remote access: iwb.pansa.pl / telephone contact.
6	Biuro odpraw MET MET briefing office	H24
7	ATS ATS	0400 FRI - 0200 SAT (0300-0100) 0400 MON - 0200 TUE (0300-0100) 0400 SAT - 0200 SUN (0300-0100) 0400 SUN - 0200 MON (0300-0100) 0400 THU - 0200 FRI (0300-0100) 0400 TUE - 0200 WED (0300-0100) 0400 WED - 0200 THU (0300-0100)
8	Tankowanie Fuelling	0700-0000 (0600-2300) Patrz NOTAM. 0700-0000 (0600-2300) See NOTAM.
9	Obsługa naziemna Handling	0400-0000 (0300-2300)
10	Ochrona	H24

	Security	
11	Odladzanie	0400-0000 (0300-2300)
	De-icing	
12	Uwagi	¹⁾ - patrz GEN 2.1.
	Remarks	Praca lotniska poza podanymi godzinami, po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym. 2.3.8 - Tankowanie poza tymi godzinami możliwe po uzgodnieniu z operatorem paliwowym i zarządzającym portem. Kontakt dostępny na stronie: https://www.orlen.pl/pl/dla-biznesu/produkty/paliwa-lotnicze ¹⁾ - see GEN 2.1. Aerodrome opening outside the given hours after prior consultation with the AD administration. 2.3.8 - Fuelling possible outside abovementioned hours upon agreement with the fuel agent and airport administrator. Contact details available from the website https://www.orlen.pl/en/for-business/products/aviation-fuels

EPSC AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE EPSC AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Środki załadownicze	Podnośniki bagażowe (2 t i 5 t), wózki bagażowe z przyczepami, taśmociąg bagażowy.
	Cargo-handling facilities	Lift trucks (2 t and 5 t), cargo trucks with trailers, cargo conveyor belt.
2	Rodzaje paliwa i oleju	Paliwo: JET A-1, AVGAS 100LL
	Fuel/Oil Types	Olej: NIL Fuel: JET A-1, AVGAS 100LL Oil: NIL
3	Urządzenia do tankowania/Pojemność	JET A-1: 2 cysterny o pojemności 19000 L. AVGAS 100LL: 1 cysterna o pojemności 8000 L.
	Fuelling facilities/Capacity	JET A-1: 2 tank trucks capacity of 19000 L. AVGAS 100LL: tank truck capacity of 8000 L.
4	Urządzenia do odladzania	Kiitokori
	De-icing facilities	
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych	Dostępne, po uzgodnieniu.
	Hangar space for visiting aircraft	Available, after consultation.
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych	Drobne naprawy przedstartowe.
	Repair facilities for visiting aircraft	Minor pre-flight repairs.
7	Uwagi	2.4.2 - operator paliwowy ORLEN Aviation Sp. z o.o.
	Remarks	Warunki płatności za paliwo. Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; b) karnety paliwowe: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS. Kontakt: Zespół obsługi sprzedaży paliw lotniczych PKN ORLEN S.A. Tel: +48-22-778-0193 E-mail: aviation@orlen.pl www: www.orlenaviation.pl ORLEN Aviation Sp. z o.o. Filia Szczecin Tel: +48-24-256-8059 E-mail: filia.szz@orlen.pl filia.szczecin@orlen.pl Aktualne cenniki paliw lotniczych PKN ORLEN S.A.

		http://www.orlen.pl/PL/DlaBiznesu/Paliwa-lotnicze/Strony/default.aspx 2.4.2 - ORLEN Aviation Ltd. fuel operator. Fuel payment conditions. The following forms of payment are accepted: a) credit cards: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; b) fuel passes: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS. Contact: Aviation Fuel Sales Team PKN ORLEN S.A. Phone: +48-22-778-0193 E-mail: aviation@orlen.pl www: www.orlenaviation.pl ORLEN Aviation Sp. z o.o. Filia Szczecin Phone: +48-24-256-8059 E-mail: filia.szz@orlen.pl filia.szczecin@orlen.pl Current aviation fuel price lists of PKN ORLEN S.A. http://www.orlen.pl/PL/DlaBiznesu/Paliwa-lotnicze/Strony/default.aspx
--	--	---

EPSC AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPSC AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotele	Hotele w Goleniowie (7 km) i w Szczecinie (45 km).
	Hotels	Hotels in Goleniów (7 km) and Szczecin (45 km).
2	Restauracje	Bufety w porcie i hotelu, restauracja w Goleniowie.
	Restaurants	Buffets at the airport and in the hotel, restaurant in Goleniów.
3	Środki transportu	Autobus PLL "LOT", taksówki, wypożyczalnie samochodów, pociąg do Szczecina, Goleniowa i Kołobrzegu.
	Transportation	"LOT" Polish Airlines shuttle bus, taxi, car rentals, train to Szczecin, Goleniów and Kołobrzeg.
4	Pomoc medyczna	Pogotowie i szpital w Goleniowie. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe na terenie portu.
	Medical facilities	First aid and hospital in Goleniów. Air Rescue in the airport area.
5	Usługi bankowe i pocztowe	Bank: Bankomat: 0400-2200 (0300-2100) UTC.
	Bank and Post office	Począ: MON-FRI 0730-1045 (0630-0945) UTC. Bank: Cash dispenser: 0400-2200 (0300-2100) UTC. Post: MON-FRI 0730-1045 (0630-0945) UTC.
6	Informacja turystyczna	0400-2200 (0300-2100) UTC.
	Tourist office	
7	Uwagi	2.5.5, 2.5.6 - patrz GEN 2.1.
	Remarks	Możliwość przygotowania cateringu pokładowego po uzgodnieniu. 2.5.5, 2.5.6 - see GEN 2.1. Catering available after consultation.

EPSC AD 2.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE EPSC AD 2.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej	CAT 7 ICAO (CAT 9 ICAO O/R.)
	Aerodrome category for firefighting	CAT 7 ICAO (CAT 9 ICAO O/R.)

2	Wyposażenie ratownicze	pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 3, sprzęt ratowniczy. rescue and firefighting vehicles - 3, rescue equipment.
	Rescue equipment	
3	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych	Tak (do 5,6 t MTOW). Yes (up to 5.6 t MTOW).
	Capability for removal of disabled aircraft	
4	Uwagi	NIL
	Remarks	

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

1	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania	oczyszczarka lotniskowa z plugiem 9 m - 3, rozrzutnik środków chemicznych - 1, rozrzutnik piasku - 1, opryskiwacz - 1, plug wirnikowy - 1, plug 4 m - 1, plug 3 m - 1. airport cleaner with plough 9 m - 3, chemical dispenser - 1, sand spreader - 1, sprayer - 1, rotor snow plough - 1, snow plough 4 m - 1, snow plough 3 m - 1.
	Type(s) of clearing equipment	
2	Kolejność oczyszczania	1. RWY; 2. TWY (B, C, H, R); 3. APN (1, 2, GA); 4. TWY (A, D, G, F); 5. APN (3, 4). 1. RWY; 2. TWYs (B, C, H, R); 3. APNs (1, 2, GA); 4. TWYs (A, D, G, F); 5. APNs (3, 4).
	Clearance priorities	
3	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego	Do odladzania nawierzchni lotniska stosuje się: - KFOR, dla płynów mrówczan potasu; - mocznik; - piasek. The following substances are used for de-icing: - KFOR, for potassium formate fluids; - UREA; - SAND.
	Use of material for movement area surface treatment	
4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych	NIL
	Specially prepared winter runways	
5	Uwagi	Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM. Urządzenia do pomiaru współczynnika hamowania: Bowmonk AFM2, Griptester.
	Remarks	

	Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM. Braking rate measuring devices: Bowmonk AFM2, Griptester.
--	--

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

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK		
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength			
		APN 1	CONC	PCN 80/R/B/W/T		NIL	
		APN 2	CONC	PCN 80/R/B/W/T		NIL	
		APN 3	CONC	PCN 60/R/B/X/T		NIL	
		APN 4	CONC	PCN 61/R/B/X/T		NIL	
		APN GA	CONC	PCN 60/R/B/X/T		NIL	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength		
		A1	16.0 m	ASPH	PCN 59/F/B/X/T		NIL
		A2	14.0 m	ASPH	PCN 59/F/B/X/T		NIL
		A3	14.0 m	ASPH	PCN 59/F/B/X/T		NIL
		B	23.0 m	ASPH	PCN 80/F/B/W/T		NIL
		C	23.0 m	ASPH	PCN 80/F/B/W/T		NIL
		D	16.0 m	ASPH	PCN 59/F/B/X/T		NIL
		F	23.0 m	ASPH	PCN 59/F/B/X/T		NIL
		G	8.0 m	ASPH	NIL		NIL
		H	23.0 m	ASPH	PCN 80/F/B/W/T		NIL
		R	23.0 m	ASPH	PCN 80/F/B/W/T		NIL
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	APN 1, ELEV 120 ft, APN 2, ELEV 123 ft.					
	Location and elevation of altimeter checkpoints						
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL					
	Location of VOR checkpoints						
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	Patrz AD 2 EPSC 2-1. See AD 2 EPSC 2-1.					
	Position of INS checkpoints						
6	Uwagi	2.8.3 - patrz AD 2 EPSC 2-1. 2.8.3 - see AD 2 EPSC 2-1.					
	Remarks						

**EPSC AD 2.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE
EPSC 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	System oznakowania pionowego - znaki informacyjne dla wszystkich dróg kołowania, drogi startowej oraz płyt postojowych - podświetlone. 4 oznakowane stanowiska postojowe na APN 1. 3 oznakowane stanowiska postojowe na APN 2.
---	---	--

	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands	Taxi guidance signs - information signs for all taxiways, runway and aprons - illuminated. 4 marked aircraft stands at APN 1. 3 marked aircraft stands at APN 2
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania RWY and TWY markings and lights	<u>Oznakowanie dzienne:</u> 1. RWY: progu, tożsamości, strefy przyziemienia, punktu celowania, stałej odległości, osi, płaszczyzny do zawracania, linie zejścia z RWY na TWY. 2. TWY: osi, krawędzi na TWY B, C, H, R, miejsca oczekiwania przed RWY, pośrednie miejsca oczekiwania, znaki informacyjne. <u>Światła:</u> 1. RWY: patrz punkt 2.14. 2. TWY: patrz punkt 2.15.3. <u>Marking:</u> 1. RWY: THR, RWY designation, TDZ, aiming point, fixed distance, centre line, turn pad, RWY exit lines for TWY. 2. TWYs: edge, centre line on TWY B, C, H, R, RWY holding points, intermediate holding positions, information signs. <u>Lights:</u> 1. RWY: see point 2.14. 2. TWY: see point 2.15.3.
3	Poprzeczki zatrzymania Stop bars	NIL
4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY Other RWY protection measures	NIL
5	Uwagi Remarks	W warunkach nocnych kołowanie po TWY A1, A2, A3, D, F tylko w asyście koordynatora FOLLOW ME. TWY A1, A2, A3 dostępne tylko dla statków powietrznych o napędzie turbośmigłowym i tłokowym. During night conditions taxiing on TWYs A1, A2, A3, D, F only with the assistance of FOLLOW ME coordinator. TWYs A1, A2, A3 available only for turboprop and piston powered aircraft.

EPSC AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE

EPSC 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.

EPSC AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE

EPSC AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego Name of the associated meteorological office	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Szczecin - Goleniów. Aeronautical Meteorological Station Szczecin - Goleniów.
---	---	--

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. Telefon: +48-91-481-7613. Telephone consultation. Phone: +48-91-481-7613.
	Briefing and consultation provided	
6	Dokumentacja i stosowane języki	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN
	Flight documentation/language(s) used	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wylądowań Atmosferycznych PERUN. 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	Telefon, internet. Phone, 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: +48-91-481-7613 Tel. kom.: +48-503-122-809 E-mail: ism.goleniow@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: +48-91-481-7613 Mobile: +48-503-122-809 E-mail: ism.goleniow@imgw.pl Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office Phones: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl
	Additional information (limitation of services, etc.)	

EPSC AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ

EPSC 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 progów (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
13	130.87°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 80/F/A/W/T ASPH SWY: NIL	533531.50N 0145316.53E END: NIL 115.0	119.6 132.5
31	310.90°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 80/F/A/W/T ASPH SWY: NIL	533438.57N 0145459.27E END: NIL 114.9	156.0 153.9

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
13	NIL	NIL	NIL	2620 x 300	90 x 120	NIL	Tak/Yes
31	NIL	NIL	NIL	2620 x 300	90 x 120	NIL	Tak/Yes

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
13	NIL
31	NIL

EPSC AD 2.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE
EPSC 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
13	2500	2500	2500	2500	NIL
31	2500	2500	2500	2500	NIL

EPSC AD 2.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ
EPSC 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
13	SALS	420 m LIH	THR: G	G	PAPI 3° left	58	NIL
31	ALPA-ATA CAT. I SFL	900 m LIH SFL 0 - 900m	THR: G	G	PAPI 3° right	60	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
13	NIL	NIL	2500 m / 60 m	LIH FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y	R	NIL
31	NIL	NIL	2500 m / 60 m	LIH FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y	R	NIL

10	Uwagi	NIL
	Remarks	

EPSC AD 2.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE
EPSC AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru	LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10.
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania	1. Krawędziowe: G. 2. Światła osi: B, C, H, R.
	TWY edge and centre line lighting	1. Edge: G. 2. Centre line lighting: B, C, H, R.
4	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania	Zasilanie rezerwowe zgodne z wymaganiami ICAO/bezprzerwowe (0 SEC).
	Secondary power supply/Switch over time	Secondary power supply conforming with ICAO requirements/uninterruptible (0 SEC).
5	Uwagi	NIL
	Remarks	

EPSC AD 2.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW
EPSC AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Współrzędne geograficzne TLOF lub progów FATO Undulacja geoidy Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	NIL
2	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft) TLOF and/or FATO elevation (ft)	NIL
3	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	NIL
4	Azymuty geograficzne FATO TRUE BRGs of FATO	NIL
5	Rozporządzalne długości deklarowane Declared distances available	NIL
6	Światła podejścia i światła FATO Approach and FATO lighting	NIL
7	Uwagi Remarks	Procedury dla śmigłowców: patrz punkt EPSC AD 2.22.4. Procedures for helicopters: see point EPSC AD 2.22.4.

EPSC AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPSC AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
SZCZECIN/Goleniów CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 533610N 0151005E 533200N 0151341E dalej łuk o promieniu 11 km i środku w punkcie: then arc of circle of 11 km radius centred at point: 532930N 0150440E 532340N 0150257E 532414N 0145815E 532501N 0145650E 533756N 0143933E 534109N 0143656E 534200N 0143703E	1700 ft GND	D	SZCZECIN WIEŻA 121.255 MHz PL SZCZECIN TOWER 121.255 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. In accordance with the ATC working hours.	CTR SZCZECIN/ Goleniów aktywny w godzinach pracy organu TWR SZCZECIN. SZCZECIN/ Goleniów CTR active during the operational hours of SZCZECIN TWR.

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
534247N 0143732E 534434N 0144131E 534524N 0144447E 534557N 0145446E 533610N 0151005E						

EPSC AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
EPSC 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
ATIS	-	132.130	NIL	NIL	H24	NIL
TWR SZCZECIN	SZCZECIN WIEŻA SZCZECIN TOWER	121.255	NIL	NIL	0400 FRI - 0200 SAT (0300-0100) 0400 MON - 0200 TUE (0300-0100) 0400 SAT - 0200 SUN (0300-0100) 0400 SUN - 0200 MON (0300-0100) 0400 THU - 0200 FRI (0300-0100) 0400 TUE - 0200 WED (0300-0100) 0400 WED - 0200 THU (0300-0100)	NIL

EPSC AD 2.19 RADIOWE POMOCY NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA
EPSC AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

EPSY AD 2.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA
EPSY AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

EPSY - OLSZTYN - MAZURY

EPSY AD 2.2 DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA
EPSY AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	532855N 0205616E
	ARP coordinates and site at AD	linia centralna RWY, 1250 m od THR 01. centre line of RWY, 1250 m from THR 01.
2	Odległość, kierunek od miasta	7,8 km (4,2 NM) na południe od Szczytno.
	Direction and distance from city	7.8 km (4.2 NM) to the south of Szczytno.
3	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia	465 ft / 24.5°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	99 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	6° E (2020) / 10' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Warmia i Mazury Sp. z o. o. Lotnisko Olsztyn-Mazury Szymany 150 12-100 Szczytno Tel.: +48-89-544-3400 Faks: +48-89-544-3400 www.mazuryairport.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Warmia i Mazury Sp. z o. o. Lotnisko Olsztyn-Mazury Szymany 150 12-100 Szczytno Phone: +48-89-544-3400 Fax: +48-89-544-3400 www.mazuryairport.pl
7	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)	IFR/VFR
	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	
8	Uwagi	Dyżurny Operacyjny Portu Tel.: +48-89-544-3410 Tel. kom.: +48-885-100-944 E-mail: dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl AFIS / TWR TWR: +48-89-544-3416 AFS TWR: EPSYZTX AFIS: +48-89-544-3415, +48-532-567-883 E-mail: afis@mazuryairport.pl Informacja lotniskowa Tel.: +48-89-544-3434 E-mail: info@mazuryairport.pl Dział Obsługi Naziemnej Tel.: +48-885-100-982
	Remarks	

	E-mail: handling@mazuryairport.pl <u>Służba Ochrony Lotniska</u> Tel. kom.: +48-885-101-175 E-mail: k.szajowski@mazuryairport.pl dowodca.sol@mazuryairport.pl <u>Airport Duty Officer</u> Phone: +48-89-544-3410 Mobile: +48-885-100-944 E-mail: dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl <u>AFIS / TWR</u> TWR: +48-89-544-3416 AFS TWR: EPSYZTZX AFIS: +48-89-544-3415, +48-532-567-883 E-mail: afis@mazuryairport.pl <u>Aerodrome information</u> Phone: +48-89-544-3434 E-mail: info@mazuryairport.pl <u>Ground handling</u> Mobile: +48-885-100-982 E-mail: handling@mazuryairport.pl <u>Airport Security Service</u> Mobile: +48-885-101-175 E-mail: k.szajowski@mazuryairport.pl dowodca.sol@mazuryairport.pl
--	--

EPSY AD 2.3 GODZINY PRACY (UTC ¹⁾)
EPSY AD 2.3 OPERATIONAL HOURS (UTC ¹⁾)

1	Zarządzający lotniskiem Aerodrome Administration	MON 0800-1900 (0700-1800) TUE, WED, SAT 0700-1500 (0600-1400) THU 0900-2100 (0800-2000) FRI 0900-2300 (0800-2200) SUN 0900-2000 (0800-1900)
2	Służby celne oraz imigracyjne Customs and immigration	H24
3	Służby medyczne i sanitarne Health and sanitation	MON 0800-1900 (0700-1800) TUE, WED, SAT 0700-1500 (0600-1400) THU 0900-2100 (0800-2000) FRI 0900-2300 (0800-2200) SUN 0900-2000 (0800-1900)
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 Dostęp zdalny: iw.b.pansa.pl / kontakt telefoniczny. H24 Remote access: iw.b.pansa.pl / telephone contact.
6	Biuro odpraw MET MET briefing office	H24

7	ATS	MON, FRI 0800-2230 (0700-2130)
	ATS	TUE 0800-2130 (0700-2030) WED, THU, SAT, SUN 0800-1900 (0700-1800) AFIS: poza godzinami pracy TWR. MON, FRI 0800-2230 (0700-2130) TUE 0800-2130 (0700-2030) WED, THU, SAT, SUN 0800-1900 (0700-1800) AFIS: outside TWR working hours.
8	Tankowanie	MON 0800-1900 (0700-1800)
	Fuelling	TUE, WED, SAT 0700-1500 (0600-1400) THU 0900-2100 (0800-2000) FRI 0900-2300 (0800-2200) SUN 0900-2000 (0800-1900)
9	Obsługa naziemna	MON 0800-1900 (0700-1800)
	Handling	TUE, WED, SAT 0700-1500 (0600-1400) THU 0900-2100 (0800-2000) FRI 0900-2300 (0800-2200) SUN 0900-2000 (0800-1900)
10	Ochrona	H24
	Security	
11	Odladzanie	15 OCT - 15 APR:
	De-icing	MON 0800-1900 (0700-1800) TUE, WED, SAT 0700-1500 (0600-1400) THU 0900-2100 (0800-2000) FRI 0900-2300 (0800-2200) SUN 0900-2000 (0800-1900) W pozostałym okresie usługa odladzania dostępna na żądanie z minimum 60-minutowym wyprzedzeniem przed odlotem. 15 OCT - 15 APR: MON 0800-1900 (0700-1800) TUE, WED, SAT 0700-1500 (0600-1400) THU 0900-2100 (0800-2000) FRI 0900-2300 (0800-2200) SUN 0900-2000 (0800-1900) During the remaining period, the de-icing service is available on request minimum 60 minutes in advance before departure.
12	Uwagi	1) - patrz GEN 2.1.
	Remarks	2.3.7 - aktualne godziny pracy TWR i AFIS podawane są w NOTAM. Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. 1) - see GEN 2.1. 2.3.7 - current working hours of TWR and AFIS are published by NOTAM. Available outside the published ATC hours of operation, 48 HR in advance, subject to prior approval from the Polish Air Navigation Services Agency

EPSY AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE

EPSY AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Środki załadownicze	wózek bagażowy - 10, schody ciągnane - 3, ciągnik elektryczny - 4, taśmociąg elektryczny - 1, schody samojezdne - 1,
	Cargo-handling facilities	

		taśmociąg spalinowy - 1, holownik (MAX B738, A321) - 1, urządzenie "Ambulift" dla niepełnosprawnych pasażerów na wózkach inwalidzkich. baggage carts - 10, towable passenger stairs - 3, electric tow tractor - 4, electric conveyor - 1, self-propelled passenger stairs - 1, conveyor belt loader - 1, push-back tractor (MAX B738, A321) - 1, "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	Cysterna - 18000 l. Stacja do tankowania AVGAS - 20000 l. Tank truck - 18000 l. AVGAS fuel station - 20000 l.
4	Urządzenia do odladzania De-icing facilities	Safeaero Typhoon - 2.
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych Hangar space for visiting aircraft	Dostępne po uzgodnieniu z Zarządzającym. After consultation with the AD administration.
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych Repair facilities for visiting aircraft	NIL
7	Uwagi Remarks	Dział Obsługi Naziemnej / CARGO Tel.: +48-89-544-3422 Tel. kom.: +48-885-100-982 E-mail: handling@mazuryairport.pl Tankowanie (Air BP Aramco Poland) Tel. kom.: +48-724-888-085 E-mail: t.kalinowski@mazuryairport.pl Ground handling / CARGO Phone: +48-89-544-3422 Mobile: +48-885-100-982 E-mail: handling@mazuryairport.pl Fueling (Air BP Aramco Poland) Mobile: +48-724-888-085 E-mail: t.kalinowski@mazuryairport.pl

EPSY AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW EPSY AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotele Hotels	W Szczytnie, Olsztynie i Warchałach. In Szczytno, Olsztyn and Warchały.
2	Restauracje Restaurants	Restauracje w Szczytnie i Olsztynie. Restaurants in Szczytno and Olsztyn.
3	Środki transportu Transportation	Szynobus (stacja przy terminalu), taksówki, wypożyczalnia samochodów, komunikacja miejska PKS, busy Olsztyn-Warszawa.

		Train (next to the terminal), taxi, car rental, Polish bus transport operator (PKS), Olsztyn-Warszawa buses.
4	Pomoc medyczna Medical facilities	Pierwsza pomoc przedmedyczna na lotnisku. Szpitale, pogotowie, poradnie specjalistyczne w mieście Szczytno. First-aid room at the AD. Hospitals, emergency ambulance service, specialist clinics in Szczytno.
5	Usługi bankowe i pocztowe Bank and Post office	Bank: W Szczytnie i Olsztynie. Bankomat w terminalu pasażerskim. Pocztą: NIL Bank: In Szczytno and Olsztyn. Cash dispenser at the passenger terminal. Post: NIL
6	Informacja turystyczna Tourist office	Lokalna Organizacja Turystyczna Powiatu Szczycieńskiego, tel.: +48-89-676-0999 The Tourist Office for the Szczycieński District, phone: +48-89-676-0999
7	Uwagi Remarks	NIL

EPSY AD 2.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE
EPSY AD 2.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej Aerodrome category for firefighting	CAT 5 ICAO (CAT 8 ICAO O/R, okres oczekiwania 2 HR.) CAT 5 ICAO (CAT 8 ICAO O/R, waiting time 2 HR.)
2	Wyposażenie ratownicze Rescue equipment	pojazd ratowniczo-gaśniczy - 3, pojazd operacyjny - 1. rescue and firefighting vehicle - 3, operational vehicle - 1.
3	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych Capability for removal of disabled aircraft	Maksymalnie do MTOW 5700 kg. Up to MTOW of 5700 kg.
4	Uwagi Remarks	Lotniskowa Służba Ratowniczo-Gaśnicza Tel./faks: +48-89-544-3473 E-mail: lsrg@mazuryairport.pl Aerodrome Rescue and Firefighting Service Phone/fax: +48-89-544-3473 E-mail: lsrg@mazuryairport.pl

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

1	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania Type(s) of clearing equipment	oczyszczarka ciągniona - 4, oczyszczarka/polewaczka/posypywarka - 1, plug wirnikowy - 1, polewaczko-zraszarka - 1, mała oczyszczarka - 1, zestaw do oczyszczania lamp lotniskowych - 1. towable runway sweeper - 4, runway sweeper/sprayer/sprinkler - 1, rotary plough - 1, sprinkler - 1,
---	---	--

		small cleaner - 1, cleaning kit for aerodrome lamps - 1.
2	Kolejność oczyszczania Clearance priorities	1. RWY w użyciu; 2. TWY B; 3. APN 1; 4. Pozostałe TWY; 5. Pozostałe APN; 6. Drogi serwisowe. W razie zaistnienia specjalnych okoliczności, wymieniona wyżej kolejność może ulec zmianie, z wyjątkiem drogi startowej w użyciu. 1. RWY in use; 2. TWY B; 3. APN 1; 4. Other TWYs; 5. Other APNs; 6. Service roads. Due to special local circumstances, the above described sequence may be changed with the exception of runway in use.
3	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Use of material for movement area surface treatment	Do odladzania powierzchni lotniska stosuje się: - KFOR - mrówczan potasu płyn; - NAFO - mrówczanu sodu granulat. The following are used for de-icing the surface of the aerodrome: - KFOR - potassium formate liquid; - NAFO - sodium formate granules.
4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych Specially prepared winter runways	NIL
5	Uwagi Remarks	Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM. Urządzenia do pomiaru współczynnika hamowania: VERICOM RFM4000X Runway Friction Meter. Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM. Braking rate measuring devices: VERICOM RFM4000X Runway Friction Meter.

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

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK	
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength		
		APN 1	CONC	PCN 58/R/A/W/T	NIL	
		APN 2 HELI	CONC/ASPH	PCN 35/F/B/X/T	NIL	
		APN 3	CONC	PCN 30/R/B/X/T	NIL	
		APN 4	CONC	PCN 30/R/B/X/T	NIL	
2	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania	Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation width, surface and strength of taxiways	Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
		B	26.0 m	CONC/ ASPH	PCN 63/F/B/X/T	dla samolotów o kodzie C

		Oznaczenie TWY	Szerokość	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
		Designator of TWY	Width	Surface	Strength	
						reference code C aircraft
		P	10.5 m	CONC	PCN 30/R/B/X/T	dla samolotów o kodzie A z napędem śmigłowym reference code A propeller-driven aeroplanes
		R	10.5 m	CONC	PCN 30/R/B/X/T	dla samolotów o kodzie A z napędem śmigłowym reference code A propeller-driven aeroplanes
		S (AIR)	10.0 m	NIL	NIL	NIL
		T1	10.5 m	CONC	PCN 30/R/B/X/T	dla samolotów o kodzie A z napędem śmigłowym reference code A propeller-driven aeroplanes
		T2	10.5 m	CONC	PCN 30/R/B/X/T	dla samolotów o kodzie A z napędem śmigłowym reference code A propeller-driven aeroplanes
3	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza	APN 1: ELEV 459 ft, APN 2: HELI ELEV 463 ft, APN 3: ELEV 463 ft, APN 4: ELEV 463 ft.				
	Location and elevation of altimeter checkpoints					
4	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR	NIL				
	Location of VOR checkpoints					
5	Pozycja punktów kontroli wskazań INS	Patrz AD 2 EPSY 2-1. See AD 2 EPSY 2-1.				
	Position of INS checkpoints					
6	Uwagi	TWY S - powietrzna TWY od 15 OCT do 15 APR CLSD. Na APN 4 i TWY P stanowisko statku zagrożonego – patrz AD 2 EPSY 2-1. TWY S - air TWY from 15 OCT to 15 APR CLSD. Aircraft emergency stand available on APN 4 and TWY P - see AD 2 EPSY 2-1.				
	Remarks					

EPSY AD 2.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE

EPSY 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	1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się ze: - światła linii centralnej TWY B, - poprzeczek zatrzymania, - światła ochronnych RWY, - podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. 2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na APN składający się z:
---	---	---

	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands	- oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu, - podświetlanych pionowych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych. 1. Aircraft guidance and control system on TWYs consisting of: - TWY B centre-line lights, - stop bars, - RWY guard lights, - illuminated mandatory and information signs and markings. 2. Aircraft guidance and control system on APNs consisting of: - stand identification markings, stand lead-in lines, stop bars and lead-out lines, - illuminated stand identification signs.
2	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania RWY and TWY markings and lights	<u>Oznakowanie dzienne:</u> 1. RWY: THR, TDZ, osi centralnej, płaszczyzny do zawracania. 2. TWY B: osi, krawędzi, miejsce oczekiwania przed drogą startową. 3. TWY S: osi, krawędzi, miejsce oczekiwania przed drogą startową. 4. TWY P: osi, krawędzi, miejsce oczekiwania przed drogą startową, pośrednie miejsce oczekiwania. 5. TWY R: osi, krawędzi, miejsce oczekiwania przed drogą startową, pośrednie miejsce oczekiwania. 6. TWY T1, T2: osi, krawędzi, pośrednie miejsce oczekiwania. <u>Światła:</u> 1. RWY: Patrz punkt EPSY AD 2.14. 2. TWY: Patrz punkt EPSY AD 2.15.3. <u>Day marking:</u> 1. RWY: THR, TDZ, centre line, turn pad. 2. TWY B: centre line, edge, runway holding position. 3. TWY S: centre line, edge, runway holding position. 4. TWY P: centre line, edge, runway holding position, intermediate holding position. 5. TWY R: centre line, edge, runway holding position, intermediate holding position. 6. TWY T1, T2: centre line, edge, intermediate holding position. <u>Lights:</u> 1. RWY: See point EPSY AD 2.14. 2. TWY: See point EPSY AD 2.15.3.
3	Poprzeczki zatrzymania Stop bars	TWY: B, P, R. TWYs: B, P, R.
4	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY Other RWY protection measures	NIL
5	Uwagi Remarks	Oznakowanie poziome do zawracania na THR 01 oraz THR 19 wykonane dla samolotu kodu D ICAO. Turn pad markings at THR 01 and THR 19 provided for ICAO Code D aeroplanes.

EPSY AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE

EPSY AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Dane o przeszkodach w Strefie 2 udostępnione są jedynie w postaci: zbioru danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD – cyfrowych danych o przeszkodach dla Strefy 2 (.csv). Dane te obejmują jedynie przeszkody przebiegające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną. Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.

Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:

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

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

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.

TRANSITION ALTITUDE 6500

Mazury TOWER	118.030
Mazury INFORMATION	118.030
Mazury RADIO	118.030



STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

Olsztyn-Mazury
RNP RWY 19
LUSUL 2W NIVON 2W UDROV 2W

LUSUL 2W

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO SY514

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	SY511	Y	192 (198.5)	3.62	-	+2000 ft	-200	RNP 1
002	DF	SY512	-	-	-	R	+4500 ft	-220	RNP 1
003	TF	SY514	-	012 (018.3)	8.33	-	- 6500 ft +5000 ft	-	RNP 1
004	TF	SY516	-	074 (079.7)	11.93	-	+FL100	-	RNP 1
005	TF	LUSUL	-	014 (019.8)	13.75	-	-	-	RNP 1

NIVON 2W

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO SY513

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	SY511	Y	192 (198.5)	3.62	-	+2000 ft	-200	RNP 1
002	DF	SY512	-	-	-	R	+4500 ft	-	RNP 1
003	TF	SY513	-	296 (302.1)	13.07	-	-FL90 +FL70	-	RNP 1
004	TF	NIVON	-	284 (290.0)	15.16	-	-	-	RNP 1

UDROV 2W

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO SY517

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	SY511	Y	192 (198.5)	3.62	-	+2000 ft	-200	RNP 1
002	DF	SY512	-	-	-	R	+4500 ft	-220	RNP 1
003	TF	SY514	-	012 (018.3)	8.33	-	- 6500 ft +5000 ft	-230	RNP 1
004	TF	SY517	-	102 (108.4)	5.66	-	+FL90	-230	RNP 1
005	TF	UDROV	-	190 (196.4)	17.82	-	-	-	RNP 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
DER19	53 28 16.4 N	020 55 54.2 E
LUSUL	53 49 31.0 N	021 16 59.0 E
NIVON	53 38 41.0 N	020 02 30.0 E
SY511	53 24 50.4 N	020 53 59.1 E
SY512	53 26 37.2 N	020 45 00.4 E
SY513	53 33 32.1 N	020 26 26.3 E
SY514	53 34 30.6 N	020 49 23.7 E
SY516	53 36 36.8 N	021 09 06.6 E
SY517	53 32 43.4 N	020 58 23.8 E
UDROV	53 15 39.0 N	020 50 00.0 E

EPWA AD 2.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA
EPWA AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

EPWA - CHOPINA W WARSZAWIE

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

1	ARP - współrzędne i lokalizacja	520957N 0205802E
	ARP coordinates and site at AD	skrzyżowanie osi dróg startowych. intersection of RWY axes.
2	Odległość, kierunek od miasta	10 km (5,4 NM), BRG 205° GEO.
	Direction and distance from city	10 km (5.4 NM), BRG 205° GEO.
3	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia	362 ft / 27.8°C
	Elevation/Reference temperature	
4	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska	103 ft
	Geoid undulation at AD ELEV PSN	
5	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka	6° E (2020) / 9' E
	MAG VAR/Annual Change	
6	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej	Polskie Porty Lotnicze S.A. ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa +48-22-650-1555 (tel.) www.lotnisko-chopina.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Polish Airports ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Phone: +48-22-650-1555 www.lotnisko-chopina.pl
7	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)	IFR/VFR
	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	
8	Uwagi	Kierownik Zmiany Dyżurnych Operacyjnych Portu: +48-22-650-1555 +48-22-846-1100 +48-22-650-1343 +48-22-650-1428 Oddział Celny: +48-22-650-3403 +48-22-650-2873 Kierownik Zmiany ATM: +48-22-574-5542,+48-81-452-5542 +48-22-574-5543,+48-81-452-5543 +48-22-574-7000,+48-81-452-7000 ACC: +48-22-574-7029,+48-81-452-7029 +48-22-574-5539,+48-81-452-5539 (faks) FMP: +48-22-574-5532,+48-81-452-5532 +48-22-574-7051,+48-81-452-7051
	Remarks	

		+48-22-574-5539,+48-81-452-5539 (faks) <u>APP:</u> +48-22-574-5552, +48-81-452-5552 (główny) +48-22-574-7030, +48-81-452-7030 (zapasowy) Kierownik Zmiany TWR: +48-22-574-5562, +48-81-452-5562 <u>TWR:</u> +48-22-574-5563, +48-81-452-5563 <u>ARO:</u> +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (faks) <u>Placówka Straży Granicznej Warszawa-Okęcie im. gen. bryg. Waleriana Czumy:</u> +48-22-650-2244 <u>Punkt pobierania opłat lotniskowych i handlingowych:</u> +48-22-650-3878 <u>Ambulatorium:</u> +48-22-650-2444 <u>Aerodrome Duty Officers Supervisor:</u> +48-22-650-1555 +48-22-846-1100 +48-22-650-1343 +48-22-650-1428 <u>Customs Office:</u> +48-22-650-3403 +48-22-650-2873 <u>ATM Supervisor:</u> +48-22-574-5542, +48-81-452-5542 +48-22-574-5543, +48-81-452-5543 +48-22-574-7000, +48-81-452-7000 <u>ACC:</u> +48-22-574-7029, +48-81-452-7029 +48-22-574-5539, +48-81-452-5539 (fax) <u>FMP:</u> +48-22-574-5532, +48-81-452-5532 +48-22-574-7051, +48-81-452-7051 +48-22-574-5539, +48-81-452-5539 (fax) <u>APP:</u> +48-22-574-5552, +48-81-452-5552 (main) +48-22-574-7030, +48-81-452-7030 (standby) <u>TWR Supervisor:</u> +48-22-574-5562, +48-81-452-5562 <u>TWR:</u> +48-22-574-5563, +48-81-452-5563 <u>ARO:</u> +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (fax) <u>Walerian Czuma Warszawa-Okęcie Border Guard Post:</u> +48-22-650-2244 <u>Airport Charges Office:</u> +48-22-650-3878 <u>First Aid:</u> +48-22-650-2444
--	--	---

EPWA AD 2.3 GODZINY PRACY (UTC ¹⁾)
EPWA AD 2.3 OPERATIONAL HOURS (UTC ¹⁾)

1	Zarządzający lotniskiem	H24
	Aerodrome Administration	

2	Służby celne oraz imigracyjne	H24
	Customs and immigration	
3	Służby medyczne i sanitarne	H24
	Health and sanitation	
4	Służba Informacji Lotniczej	H24 W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg. H24 In the scope of services provided by ARO.
	AIS	
5	Biuro Odpraw Załóg	H24
	ATS Reporting Office (ARO)	
6	Biuro odpraw MET	H24
	MET briefing office	
7	ATS	H24
	ATS	
8	Tankowanie	H24
	Fuelling	
9	Obsługa naziemna	H24 Punkt pobierania opłat lotniskowych i handlingowych. H24 Airport Charges Office.
	Handling	
10	Ochrona	H24
	Security	
11	Odladzanie	H24
	De-icing	
12	Uwagi	NIL
	Remarks	

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

1	Środki załadownicze	platformy załadownicze (3,5 t, 7 t, 12 t, 14 t, 30 t), transportery taśmowe (do 450 kg), podnośniki widłowe (2 t, 5 t, 16 t), wózki do palet, wózki do kontenerów (ld-2, ld-3, PGA), przyczepy do bagażu (do 700 kg), przyczepy do cargo (1,5 t), ciągniki spalinowe do transportu przyczep z bagażem, ciągarki elektryczne do przewozu bagażu. platform loading trucks (3.5 t, 7 t, 12 t, 14 t, 30 t), self-propelled belt loaders (up to 450 kg), fork lift trucks (2 t, 5 t, 16 t), pallet dollies, container dollies (ld-2, ld-3, PGA), baggage carts (up to 700 kg), cargo carts (1.5 t), diesel ramp tractors, electric ramp tractors.
	Cargo-handling facilities	
2	Rodzaje paliwa i oleju	Paliwo: JET A-1

	Fuel/Oil Types	Olej: NIL Fuel: JET A-1 Oil: NIL
3	Urządzenia do tankowania/Pojemność Fuelling facilities/Capacity	Cysterny samochodowe 4200 - 62000 litrów pojemności. Cisterns of 4200 - 62000 litres capacity.
4	Urządzenia do odladzania De-icing facilities	Elephant - 16.
5	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych Hangar space for visiting aircraft	Dla samolotów o wielkości do B767. For aeroplanes up to size of B767.
6	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych Repair facilities for visiting aircraft	Naprawy i wymiany silników: B737CL, B767-200/-300, E170/190. Inspekcje, naprawy i wymiany silników: CF6-80C2, CF34-8E/-8C/-10E; CFM56-3 samolotów: B767, E170/190 i B737-300/400/500. Inspekcje i naprawy silników: AE3007A, PW124B/127E, samolotów: E145 i ATR-72/42-500. Repairs and engine replacement of: B737CL, B767-200/-300, E170/190. Inspections, repairs and replacement of engines: CF6-80C2, CF34-8E/-8C/-10E; CFM56-3, aeroplanes: B767, E170/190 and B737-300/400/500. Inspections and repairs of engines: AE3007A, PW124B/127E of aeroplanes: E145 and ATR-72/42-500.
7	Uwagi Remarks	2.4.2 - Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, VISA ELECTRON, EUROCARD/MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, AMERICAN EXPRESS, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB, PSP (BLIK). b) karty paliwowe: AIR CARD, AVCARD BY WORLD FUEL, WORLD FUEL SERVICES, STERLING CARD AIR BP. Przedpłata: E-mail: sales@airbparamco.com 2.4.3 - Zamówienia na adres: Air BP Aramco Polska Sp. z o.o. Al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk Tel. kom.: +48-505-121-406 E-mail: waw@airbparamco.com sales@airbparamco.com Kontakt w sprawach handlowych: E-mail: sales@airbparamco.com ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa Tel.: +48-22-778-03-88 Tel. kom.: +48-693-280-226 E-mail: koordynator@orlen.pl wlodzimierz.wesolowski@orlen.pl Kontakt w sprawach handlowych: Zespół Obsługi Sprzedaży Paliw Lotniczych ORLEN S.A. ul. Bielańska 12, 00-085 Warszawa Tel.: +48-22-778-0882, +48-22-778-0338 Tel. kom.: +48-695-056-287 E-mail: aviation@orlen.pl Kontakt w sprawach handlowych: UNIMOT Aviation Services Sp. z o.o. ul. Domaniewska 37/2.43, 02-672 Warszawa

	Tel.: +48-22-487-54-33 Tel. kom.: +48-602-236-354 E-mail: sales.aviation@unimot.pl E-mail: waw.aviation@unimot.pl 2.4.4 Agent handlingowy <u>LS Airport Services S.A.</u> 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 <u>Welcome Airport Services</u> ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Tel.: +48-22-650-4546, 48-22-650-4547 Tel. kom.: +48-506-006-203 E-mail: duty.waw@welcome.as.pl Częstotliwość: 131,405 MHz 131,665 MHz - odladanie SITA: WAWOOXH Obsługa ACFT: wszystkie typy. Pelen zakres obsługi naziemnej. <u>Excel Handling Sp. z o.o.</u> 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: <u>Air BP Aramco Polska Sp. z o.o.</u> 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 <u>ORLEN Aviation Sp. z o.o.</u> 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 <u>LS Airport Services S.A.</u> ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa Operations Centre H24 Phone: +48-22-206-9450 Fax: +48-22-206-9539 E-mail: vera@lsas.aero Frequency: 131.580 MHz SITA: WAWVRXH <u>Welcome Airport Services</u> ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Phone: +48-22-650-4546, +48-22-650-4547 Mobile: +48-506-006-203 E-mail: duty.waw@welcome.as.pl Frequency: 131.405 MHz 131.665 MHz - de-icing SITA: WAWOOXH ACFT serviced: all types. Complete range of ground handling services. <u>Excel Handling Sp. z o.o.</u> 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	Hotel na lotnisku, H24. Hotele w mieście.
	Hotels	Hotel at the airport, H24. City hotels.
2	Restauracje	Restauracje, bufety.
	Restaurants	Restaurants, snack-bars.
3	Środki transportu	Autobusy miejskie, taksówki, kolej, autobusy międzymiastowe, wypożyczalnia samochodów.
	Transportation	Municipal buses, taxi, train, interurban buses, car rentals.
4	Pomoc medyczna	Pierwsza pomoc (szpitale w mieście).
	Medical facilities	First aid (hospitals in the city).
5	Usługi bankowe i pocztowe	Bank: Na terenie portu. Począta: NIL
	Bank and Post office	Bank: In the airport area.

		Post: NIL
6	Informacja turystyczna	Dostępna.
	Tourist office	Available.
7	Uwagi	2.5.1 Tel.: +48-22-650-4891 Faks: +48-22-846-4991
	Remarks	2.5.1 Phone: +48-22-650-4891 Fax: +48-22-846-4991

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

1	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej	CAT 9 ICAO
	Aerodrome category for firefighting	CAT 9 ICAO
2	Wyposażenie ratownicze	pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 6, pojazd ratownictwa technicznego - 1, pojazd specjalny - schody ewakuacyjne -1, pojazd dowodzenia i łączności - 1, ambulanse - 2, kontener medyczny - 1, kontener do dekontaminacji - 1.
	Rescue equipment	fire and rescue vehicles - 6, technical rescue vehicle - 1, special vehicle - rescue stairs - 1, management and communication vehicle - 1, ambulances - 2, medical container - 1, decontamination container - 1.
3	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych	- lotnicze poduszki podnośnikowe RLB 30-17 (4 zestawy), - lotnicze poduszki podnośnikowe RLB 30-14 (2 zestawy), - system uprząży CAT II do podnoszenia wąskokadłubowych ACFT o obwodzie kadłuba od 8 do 12 metrów (1 zestaw), - maty ziemne do budowy dróg awaryjnych na miękkim podłożu, - platforma holownicza KUNZ 50-2200 do holowania ACFT z uszkodzonym kołem lub oponą po nawierzchni utwardzonej (1 zestaw), - zestaw awaryjnego holowania samolotów KUNZ AETS o sile uciągu do 55 ton.
	Capability for removal of disabled aircraft	- aeronautical lifting cushions RLB 30-17 (4 kits), - aeronautical lifting cushions RLB 30-14 (2 kits), - CAT II harness system for lifting narrow-body ACFT with a fuselage circumference from 8 to 12 meters (1 set), - ground mats for construction of emergency roads on soft ground, - KUNZ 50-2200 towing platform for ACFT towing with a damaged wheel or tire on a paved surface (1 set), - KUNZ AETS emergency towing kit for aeroplanes of mass not exceeding 55 tonnes (1 set).
4	Uwagi	2.6.3 - Możliwość usunięcia uszkodzonego statku powietrznego (MAX B737 lub A-320) zależy od okoliczności zdarzenia.
	Remarks	2.6.3 - Capability for removal of disabled aircraft (B737 or A-320 MAX) depends on the circumstances of each incident.

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

1	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania	zestaw do odśnieżania (pląg, szczotka, dmuchawa) - 16, oczyszczarka kompaktowa (pląg, szczotka, dmuchawa) - 7, pląg 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.
	Type(s) of clearing equipment	
2	Kolejność oczyszczania	1. RWY 11/29 lub 15/33 w zależności ustaleń TWR; 2. TWY powiązane z odśnieżaną RWY, a w szczególności TWY szybkiego zjazdu z RWY (TWY N1, N2, N3 dla RWY 11/29 lub TWY S1, S2, S3 dla RWY 15/33); 3. W pierwszej kolejności odśnieżane są tylko stanowiska główne. Stanowiska alternatywne (L, R) zostają odśnieżone w 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.
	Clearance priorities	
3	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego	Do odśnieżania, odladzania i zapobiegania oblodzeniu stosowane są środki: - KFOR, dla płynów mrówczanu potasu; - NAFO, dla stałych składników mrówczanu sodu. The following substances are used for snow removal, de-icing and anti-icing: - KFOR, for potassium formate fluids; - NAFO, for sodium formate solids.
	Use of material for movement area surface treatment	
4	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych	NIL
	Specially prepared winter runways	
5	Uwagi	Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM i ATIS. Informacje o krytycznych zwalach śniegu przy krawędziach dróg startowych oraz dróg kołowania, od wysokości 50 cm będą publikowane w SNOWTAM. 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.
	Remarks	

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

1	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych	Oznaczenie APN	Rodzaj nawierzchni	Nośność nawierzchni	RMK
	Designation, surface and strength of aprons	Designator of APN	Surface	Strength	
		APN 1	CONC	PCN 65/R/A/W/T	
		APN 10	CONC	PCN 57/R/C/X/U	