

EPLB AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA I NAZWA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
<b>EPLB - Lublin</b>		

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

1.	<b>ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja</b> 51°14'25"N 022°42'49"E - Geometryczny środek RWY.	<b>ARP - WGS-84 coordinates and site at AD</b> 51°14'25"N 022°42'49"E - Geometrical centre of RWY.
2.	<b>Odległość, kierunek od miasta</b> 10 km (5,5 NM) BRG 095° Lublin.	<b>Direction and distance from city</b> 10 km (5.5 NM) BRG 095° Lublin.
3.	<b>Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia</b> 633 ft/21.7°C	<b>Elevation/Reference temperature</b> 633 ft/21.7°C
4.	<b>Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska</b> 102 ft	<b>Geoid undulation at AD ELEV PSN</b> 102 ft
5.	<b>Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka</b> 5°E (2012)/ 7°E	<b>MAG VAR/Annual change</b> 5°E (2012)/ 7°E
6.	<b>Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, teleks, AFS</b> Port Lotniczy Lublin SA ul. Jana III Sobieskiego 1 21-040 Świdnik Tel.: +48-81-534-7440 Faks: +48-81-470-4600 E-mail: info@portlotniczy.lublin.pl www.airport.lublin.pl	<b>AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS</b> Port Lotniczy Lublin SA ul. Jana III Sobieskiego 1 21-040 Świdnik Phone: +48-81-534-7440 Fax: +48-81-470-4600 E-mail: info@portlotniczy.lublin.pl www.airport.lublin.pl
7.	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b> IFR/VFR	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b> IFR/VFR
8.	<b>Uwagi</b> <u>Dyżurny Operacyjny Portu:</u> Tel.: +48-81-458-1301 Faks: +48-81-470-4601 Kom.: +48-661-340-617 E-mail: dopl@portlotniczy.lublin.pl <u>TWR:</u> Tel.: +48-81-458-1303 Faks: +48-81-458-1309 +48-22-574-7741 E-mail: tower@portlotniczy.lublin.pl <u>Port:</u> Tel.: +48-81-458-1400 <u>Służba ochrony:</u> Tel.: +48-81-458-1323 Faks: +48-81-470-4605	<b>Remarks</b> <u>Airport Duty Officer:</u> Phone: +48-81-458-1301 Fax: +48-81-470-4601 Mobile: +48-661-340-617 E-mail: dopl@portlotniczy.lublin.pl <u>TWR:</u> Phone: +48-81-458-1303 Fax: +48-81-458-1309 +48-22-574-7741 E-mail: tower@portlotniczy.lublin.pl <u>Airport:</u> Phone: +48-81-458-1400 <u>Security service:</u> Phone: +48-81-458-1323 Fax: +48-81-470-4605

EPLB AD 2.3	GODZINY PRACY (UTC <sup>1)</sup> )	OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1)</sup> )
-------------	------------------------------------	--

1.	<b>Zarządzający lotniskiem</b> 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)	<b>Aerodrome Administration</b> 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)
2.	<b>Służby celne i paszportowe</b> H24	<b>Customs and immigration</b> H24
3.	<b>Służby medyczne i sanitarne</b> NIL	<b>Health and sanitation</b> NIL
4.	<b>Służba Informacji Lotniczej</b> NIL	<b>AIS</b> NIL
5.	<b>Biuro Odpraw Załóg</b> NIL	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b> NIL
6.	<b>Biuro Meteorologiczne</b> NOTAM Godziny pracy podane w obowiązującym NOTAM.	<b>MET Office</b> NOTAM Working hours are provided in a valid NOTAM.
7.	<b>Służby Ruchu Lotniczego</b> 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000) Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej.	<b>ATS</b> 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000) Available outside the published ATC hours of operation, 48 HR in advance, subject to prior approval from the Polish Air Navigation Agency.
8.	<b>Tankowanie</b> 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)	<b>Fuelling</b> 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)

9.	<b>Obsługa</b> 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)	<b>Handling</b> 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)
10.	<b>Ochrona</b> H24	<b>Security</b> H24
11.	<b>Odladzanie</b> 15 OCT - 15 APR 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)	<b>De-icing</b> 15 OCT - 15 APR 0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000)
12.	<b>Uwagi</b> 1) - patrz GEN 2.1 Praca lotniska poza podanymi godzinami, po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym - z wyprzedzeniem 48 HR.	<b>Remarks</b> 1) - see GEN 2.1 Aerodrome operation outside working hours after prior consultation with the AD administrator - 48 HR in advance.

EPLB AD 2.4	SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
-------------	---------------------------------	----------------------------------

1.	<b>Środki załadownicze</b> Wózki bagażowe, wózek wielkogabarytowy, taśmociągi bagażowe, podnośnik kontenerów.	<b>Cargo-handling facilities</b> Baggage carts, cargo truck, conveyor belt loader, high loader.
2.	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b> JET A-1, AVGAS 100LL	<b>Fuel/Oil types</b> JET A-1, AVGAS 100LL
3.	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b> JET A-1 (autocysterny - 1 x 18000 L, 1 x 34000 L); AVGAS 100LL zbiornik stacjonarny (1 x 30000 L)	<b>Fuelling capacity</b> JET A-1 (tank trucks - 1 x 18000 L, 1 x 34000 L); AVGAS 100LL fuel dispenser (1 x 30000 L)
4.	<b>Urządzenia do odladzania</b> Samojedzne zestawy do odladzania. 2 x Safeaero Typhoon	<b>De-icing facilities</b> Mobile de-icing sets. 2 x Safeaero Typhoon
5.	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b> NIL	<b>Hangar space for visiting aircraft</b> NIL
6.	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b> NIL	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b> NIL
7.	<b>Uwagi</b> Handling: Tel.: +48-81-458-1332 Tel. kom.: +48-609-900-638 Faks: +48-81-470-4607 Znak wywoławczy - "LUBLIN KOORDYNACJA". Częstotliwość - 131,500 MHz. W przypadku nienawiązania łączności na częstotliwości 131,500 MHz stosowne informacje dla LUBLIN KOORDYNACJA mogą być przekazane przez kontrolera TWR. Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, MASTERCARD, DINERS CLUB, MAESTRO, POLCARD, JCB, VISA ELECTRON, ELECTRONIC, b) karty paliwowe: AIR BP, SHELL, c) przedpłaty, d) przelewy.	<b>Remarks</b> Handling: Phone: +48-81-458-1332 Mobile: +48-609-900-638 Fax: +48-81-470-4607 Call sign - "LUBLIN COORDINATION". Frequency - 131.500 MHz. If no radio contact has been established on 131.500 MHz, information relevant for LUBLIN COORDINATION may be forwarded by the TWR controller.  The following forms of payment are accepted: a) credit cards: VISA, MASTERCARD, DINERS CLUB, MAESTRO, POLCARD, JCB, VISA ELECTRON, ELECTRONIC, b) fuel cards: AIR BP, SHELL, c) prepayments, d) bank transfer.

EPLB AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
-------------	--------------------------	----------------------

1.	<b>Hotele</b> W Lublinie i w Świdniku.	<b>Hotels</b> Hotels in Lublin and Świdnik
2.	<b>Restauracje</b> W Lublinie i w Świdniku	<b>Restaurants</b> Restaurants in Lublin and Świdnik
3.	<b>Środki transportu</b> Komunikacja miejska, taksówki, szynobus do Lublina i Świdnika, komunikacja kolejowa z miasta Świdnik.	<b>Transportation</b> Bus transport, taxi, railbus to/from Lublin and Świdnik, railway transport to/from Świdnik.
4.	<b>Pomoc medyczna</b> Szpitale w Lublinie i w Świdniku	<b>Medical facilities</b> Hospitals in Lublin and Świdnik
5.	<b>Usługi bankowe i pocztowe</b> W Lublinie i w Świdniku	<b>Bank and Post office</b> In Lublin and Świdnik
6.	<b>Informacja turystyczna</b> W Lublinie i w Świdniku	<b>Touristic office</b> In Lublin and Świdnik
7.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

EPLB AD 2.6	SŁUŻBA RATOWNICZA I PRZECIWOŻAROWA	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1.	<b>Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b> CAT 7 ICAO	<b>Aerodrome category for fire fighting</b> CAT 7 ICAO
2.	<b>Wyposażenie ratownicze</b> 1 x STRIKER 6x6, zbiornik wody 12500 L, zbiornik na środek pianotwórczy 1750 L, agregat proszkowy 250 kg; 1 x STRIKER 4x4, zbiornik wody 6435 L, zbiornik na środek pianotwórczy 965 L, agregat proszkowy 250 kg; 1 x Pickup.	<b>Rescue equipment</b> 1 x STRIKER 6x6, water container 12500 L, foam-creating agent container 1750 L, dry powder extinguishing unit; 1 x STRIKER 4x4, water container 6435 L, foam-creating agent container 965 L, dry powder extinguishing unit 250 kg; 1x Pickup.
3.	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b> Holownik, dyszle. Wózek niskopodłogowy maksymalnie do 1500 kg MTOW. O/R dźwig do 250000 kg MTOW (do 12h oczekiwania).	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b> Tug, tow bars. Low loader trolley up to MTOW of 1500 kg. O/R crane up to MTOW of 250000 kg (up to 12h waiting time).
4.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

EPLB AD 2.7	SEZONOWA DOSTĘPNOŚĆ LOTNISKA I OCZYSZCZANIE	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING
1.	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b> Oczyszczarka kompaktowa - 1, Oczyszczarka lotniskowa - 4, Plug wirnikowy - 1, Rozsiewacz środków chemicznych - 1, Podciśnieniowa zmiataarka lotniskowa - 1.	<b>Types of clearing equipment</b> Sweeper-blower - 1, Runway sweeper - 4, Rotary plough - 1, Spreader vehicle - 1, Vacuum runway sweeper - 1.
2.	<b>Kolejność oczyszczania</b> RWY, TWY "A", APN 1, TWY "B", APN 2, drogi patrolowe i techniczne, drogi do urządzeń nawigacyjnych poza lotniskiem.	<b>Clearance priorities</b> RWY, TWY "A", APN 1, TWY "B", APN 2, aerodrome patrol and service roads, roads leading to navigation facilities outside the aerodrome area.
3.	<b>Uwagi</b> Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM.	<b>Remarks</b> Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM.

EPLB AD 2.8	PŁYTY POSTOJOWE, DROGI KOŁOWANIA I PUNKTY KONTROLI WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
1.	<b>Nawierzchnia i nośność płyty</b> APN 1 (stand 1-10) - CONC, PCN 50 R/B/X/T APN 2 - CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T	<b>Apron surface and strength</b> APN 1 (stand 1-10) - CONC, PCN 50 R/B/X/T APN 2 - CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T
2.	<b>Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność</b> TWY "A" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T. TWY "B" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T. TWY "C" - 10 m, ASPH, PCN 40 F/B/X/T.	<b>TWY width, surface and strength</b> TWY "A" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T. TWY "B" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 50 F/B/X/T. TWY "C" - 10 m, ASPH, PCN 40 F/B/X/T.
3.	<b>Punkt sprawdzania wysokościomierzy</b> APN 1 - 51°14'13,48" N 022°42'52,74" E, ELEV 633 ft.	<b>ACL and elevation</b> APN 1 - 51°14'13.48" N 022°42'52.74" E, ELEV 633 ft.
4.	<b>Punkty sprawdzania VOR/INS</b> VOR - APN 1 - 51°14'13,48"N 022°42'52,74"E (112,200 MHz, 087°, 1,1 NM) INS - patrz AD 2 EPLB 1-1-1	<b>VOR/INS checkpoints</b> VOR - APN 1 - 51°14'13.48"N 022°42'52.74"E (112.200 MHz, 087°, 1.1 NM) INS - see AD 2 EPLB 1-1-1
5.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

EPLB AD 2.9	SYSTEM KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM I OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
1.	<b>Znaki identyfikacyjne miejsc postojowych, linie prowadzenia po drogach kołowania oraz wizualne systemy dokowania/parkowania na miejscach postojowych statków powietrznych</b> Znaki poziome i pionowe. Pozioma numeracja miejsc.	<b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands</b> Markings and signs. Markings with parking stand numbers.
2.	<b>Oznakowanie i światła dróg startowych oraz dróg kołowania</b> Oznakowanie dzienne: 1) RWY: THR, tożsamości RWY, TDZ, punktu celowania, osi, krawędziowe, płaszczyzny do zawracania; 2) TWY: osi, krawędziowe. Światła: 1) RWY: patrz pkt. AD 2.14; 2) TWY: patrz pkt. AD 2.15.	<b>RWY and TWY markings and lights</b> Marking aids: 1) RWY: THR, RWY designation, TDZ, aiming point, centre line, edge, turn pad; 2) TWY: centre line, edge. Lights: 1) RWY: see AD 2.14; 2) TWY: see AD 2.15.

3.	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> Na TWY "A" - 94,5 m od krawędzi RWY (117 m od osi RWY). Na TWY "B" - 112 m od osi RWY (na odcinku równoległym), 101 m na odcinku skośnym, oraz 94 m oprawa zagłębiona najbliższa osi RWY.	<b>Stop bars</b> On TWY "A" - 94.5 m from RWY edge (117 m from RWY centre line). On TWY "B" - 112 m from RWY centre line on section parallel to RWY, 101 m from RWY centre line on section diagonal to RWY, inset lights 94 m from RWY centre line.
4.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

EPLB AD 2.10	PRZESZKODY LOTNISKOWE	AERODROME OBSTACLES
--------------	-----------------------	---------------------

W strefach podejścia i startu / In approach and take-off areas							
RWY/Strefa RWY and Area affected	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	8
07/APCH	Komin elektrociepłowni z anteną/Power plant chimney with antenna	01158-2010-30	51°12'56.7" N	022°33'28.5" E	516	1159	TAK/TAK, YES/YES
07/APCH	DVOR/DME/DVOR/DME	LB018-2013-18	51°14'10.2" N	022°41'07.7" E	37	681	TAK/TAK, YES/YES
07/APCH	Wskaźnik kierunku wiatru - THR 07/Wind direction indicator - THR 07	LB017-2013-17	51°14'19.7" N	022°41'39.4" E	27	654	TAK/TAK, YES/YES

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

W kręgu nadlotniskowym i na lotnisku / In circling area and at AD						
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
Budynek z antenami/Building with antennae	LB057-2013-57	51°12'52.2" N	022°41'50.6" E	142	783	NIE/TAK, NO/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB041-2013-41	51°13'03.2" N	022°39'11.9" E	110	794	TAK/TAK, YES/YES
Kościół z wieżą/Church with tower	LB047-2013-47	51°13'09.9" N	022°40'59.7" E	97	785	NIE/TAK, NO/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB040-2013-40	51°13'13.3" N	022°39'15.6" E	99	804	TAK/TAK, YES/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB043-2013-43	51°13'16.6" N	022°39'18.7" E	84	791	TAK/TAK, YES/YES
Las/Forest	LB044-2013-44	51°13'18.9" N	022°40'07.6" E	102	804	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB042-2013-42	51°13'23.9" N	022°39'21.5" E	98	790	TAK/TAK, YES/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB039-2013-39	51°13'24.5" N	022°39'19.8" E	101	807	TAK/TAK, YES/YES
Komin/Chimney	LB049-2013-49	51°13'31.7" N	022°42'27.7" E	230	905	TAK/TAK, YES/YES
Maszt kratowy - antena ACC/Lattice mast - ACC antenna	LB048-2013-48	51°13'48.6" N	022°41'52.4" E	119	780	TAK/TAK, YES/YES
2 skrzynki - RVR i wiatromierz - THR 07/2 boxes - RVR and anemometer - THR 07	LB013-2013-13	51°14'13.5" N	022°42'02.4" E	4	631	NIE/NIE, NO/NO
Maszt kratowy - RVR i wiatromierz - THR 07/Lattice mast - RVR and anemometer - THR 07	LB012-2013-12	51°14'14.0" N	022°42'02.5" E	34	661	TAK/TAK, YES/YES
4 lampy PAPI - THR 07/4 PAPI lamps - THR 07	LB011-2013-11	51°14'19.5" N	022°42'01.4" E	3	628	NIE/NIE, NO/NO
Maszt kratowy wiatromierza/Anemometer lattice mast	LB061-2013-61	51°14'21.1" N	022°42'55.6" E	14	652	TAK/TAK, YES/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB038-2013-38	51°14'21.2" N	022°39'09.2" E	158	814	TAK/TAK, YES/YES
2 skrzynki - RVR i wiatromierz - ARP/2 containers - RVR and anemometer - ARP	LB006-2013-6	51°14'21.3" N	022°42'55.6" E	3	640	NIE/NIE, NO/NO
Maszt kratowy - RVR i wiatromierz - ARP/Lattice mast - RVR and anemometer - ARP	LB007-2013-7	51°14'21.5" N	022°42'55.1" E	15	652	TAK/TAK, YES/YES
Drzewo/Tree	LB034-2013-34	51°14'24.2" N	022°42'03.0" E	51	670	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	LB033-2013-33	51°14'24.3" N	022°42'04.0" E	36	655	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	LB036-2013-36	51°14'24.8" N	022°42'00.5" E	57	675	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	LB035-2013-35	51°14'24.9" N	022°42'00.8" E	62	680	NIE/NIE, NO/NO
2 skrzynki - RVR i wiatromierza - THR 25/2 containers - RVR and anemometer - THR 25	LB001-2013-1	51°14'27.2" N	022°43'38.1" E	5	623	NIE/NIE, NO/NO
Maszt kratowy - RVR i wiatromierz - THR 25/Lattice mast - RVR and anemometer - THR 25	LB002-2013-2	51°14'27.6" N	022°43'37.6" E	34	653	TAK/TAK, YES/YES
Wskaźnik kierunku wiatru - THR 25/Wind direction indicator - THR 25	LB031-2013-31	51°14'28.5" N	022°43'55.5" E	27	647	TAK/TAK, YES/YES
4 lampy PAPI - THR 25/4 PAPI lamps - THR 25	LB004-2013-4	51°14'29.6" N	022°43'35.6" E	3	629	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	LB037-2013-37	51°14'33.0" N	022°39'08.6" E	157	801	TAK/TAK, YES/YES
Kontener anteny ILS GP/DME/ILS GP/DME antenna container	LB064-2013-64	51°14'35.3" N	022°43'34.1" E	11	643	TAK/NIE, YES/NO
Maszt kratowy anteny ILS GP/DME/ILS-GP/DME antenna lattice mast	LB062-2013-62	51°14'35.3" N	022°43'34.3" E	41	674	TAK/TAK, YES/YES
Antena monitorująca ILS GP/DME/ILS-GP/DME monitor	LB063-2013-63	51°14'35.7" N	022°43'37.0" E	19	649	NIE/NIE, NO/NO

W kręgu nadlotniskowym i na lotnisku / In circling area and at AD						
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
Las/Forest	LB032-2013-32	51°14'38.7" N	022°43'09.3" E	96	734	NIE/NIE, NO/NO

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

1.	<b>Biuro MET</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Lublin	<b>Associated MET office</b> Aeronautical Meteorological Station Lublin
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24	<b>Hours of service/MET Office outside hours</b> H24
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okres ważności</b> Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru / 9 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Period of validity</b> Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office / 9 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz lotniskowych/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Trend forecast/Interval of issuance</b> NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-81-458-1304	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultation. Tel.: +48-81-458-1304
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy. PL, EN	<b>Flight documentation/Language(s) used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, aerodrome warnings, charts. PL, EN
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> SWH, SWM, SWL, Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530; Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> SWH, SWM, SWL, Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530; Radar data, Satellite images.
8.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Internet, telefon.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Internet, phone.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Lublin Tel.: +48-81-458-1304 Tel. kom.: +48-781-774-244 Faks: +48-81-458-1308 E-mail: lbm.lublin@imgw.pl Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592 Faks: +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> Aeronautical Meteorological Station Lublin Phone: +48-81-458-1304 Mobile: +48-781-774-244 Fax: +48-81-458-1308 E-mail: lbm.lublin@imgw.pl Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office Phones: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592 Fax: +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

EPLB AD 2.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS
--------------	--	---------------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Kierunek 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 (WGS-84)/ Współrzędne końca drogi startowej Undulacja geoidy progno (ft) THR coordinates (WGS-84)/ RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progno i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
07	77.07°GEO	2520 x 45	RWY: PCN 50 F/B/X/T. CONC/ASPH	51°14'15.52"N 022°41'45.37"E 102.7	631.9 626.3
25	257.07°GEO	2520 x 45	RWY: PCN 50 F/B/X/T. CONC/ASPH	51°14'33.68"N 022°43'52.02"E 102.0	626.0 628.6

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY/Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (M) SWY dimensions (M)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11
07	Patrz/See: AD 2 EPLB 2-1-1.	NIL	NIL	2640 x 300	NIL
25	Patrz/See: AD 2 EPLB 2-1-1.	NIL	NIL	2640 x 300	Tak/Yes

Uwagi	Remarks
-------	---------

07) - NIL	07) - NIL
25) - NIL	25) - NIL

EPLB AD 2.13	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI	DECLARED DISTANCES
--------------	----------------------	--------------------

RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
07	2520	2520	2520	2520
25	2520	2520	2520	2520

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPLB AD 2.14	ŚWIATŁA PODEJŚCIA I ŚWIATŁA DROGI STARTOWEJ	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
--------------	---	------------------------------

RWY ID	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progów THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
07	SALS	420 m LIH	G	G	PAPI 3.5° left	62	NIL
25	ALPA-ATA cat. II SFL	900 m LIH SFL: 300 - 900 m	G	G	PAPI 3° left	54	900 m

RWY ID	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
07	2520 m / 15 m	FM 0 - 1620 m: W FM 1620 - 2220 m: W, R FM 2220 - 2520 m: R LIH	2520 m / 60 m	FM 0 - 1920 m: W FM 1920 m - 2520 m: O LIH	R	NIL
25	2520 m / 15 m	FM 0 - 1620 m: W FM 1620 - 2220 m: W, R FM 2220 - 2520 m: R LIH	2520 m / 60 m	FM 0 - 1920 m: W FM 1920 m - 2520 m: O LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPLB AD 2.15	INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
--------------	-----------------------------------	--

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10.	LDI location and lights/Anemometer location and lights LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła linii centralnych dróg kołowania Krawędziowe: TWY "A" - LIM, 5 stopni INTST Światła osi: TWA "A" - LIM, 5 stopni INTST Poprzeczki oczekiwania: Na TWY "A", "B" - 5 stopni INTST	TWY edge and centre line lighting Edge: TWY "A" - LIM, 5 stages INTST Centre line lights: TWY "A" - LIM, 5 stages INTST Clearance bars: At TWYs "A", "B" - 5 stages INTST
4.	Zasilanie rezerwowe włącznie z czasem przełączenia Bezprzerwowe, agregat, UPS, podtrzymanie 15'.	Secondary power supply/Switch over time Uninterruptible, generator, UPS, hold-up time - 15'.
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPLB AD 2.16	STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW	HELICOPTER LANDING AREA
--------------	-----------------------------	-------------------------

1.	Współrzędne geograficzne (WGS-84) TLOF lub progów FATO Undulacja geoidy NIL	Coordinates (WGS-84) of TLOF or THR of FATO Geoid undulation NIL
2.	Wzniesienie strefy TLOF i/lub strefy FATO (ft) NIL	TLOF and/or FATO elevation (ft) NIL

3.	Wymiary strefy TLOF i/lub strefy FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie NIL	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking NIL
4.	Kierunki geograficzne i magnetyczne FATO NIL	True and MAG BRG of FATO NIL
5.	Deklarowane rozporządzalne długości NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPLB AD 2.17	PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE
--------------	-----------------------------------	-------------------------------

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych (WGS-84) Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits (WGS-84)	Granice pionowe Vertical limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign Language(s)
1	2	3	4
LUBLIN CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51°15'40"N 022°33'48"E 51°16'13"N 022°37'54"E 51°18'09"N 022°52'17"E 51°17'24"N 022°56'14"E 51°10'55"N 022°58'37"E 51°08'25"N 022°54'16"E 51°07'18"N 022°49'16"E 51°04'14"N 022°35'26"E 51°06'05"N 022°30'39"E 51°07'22"N 022°30'13"E 51°09'22"N 022°29'33"E 51°14'11"N 022°27'56"E 51°15'40"N 022°33'48"E	1500 ft GND	[D]	LUBLIN WIEŻA (136.425 MHz) PL LUBLIN TOWER (136.425 MHz) EN

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

Uwagi	Remarks
CTR LUBLIN aktywny w godzinach pracy organu TWR Lublin.	LUBLIN CTR active during the operational hours of Lublin TWR.

EPLB AD 2.18	URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES
--------------	---	---

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość (MHz) Frequency (MHz)	Godziny pracy Hours of operation UTC <sup>1)</sup>
1	2	3	4
TWR	LUBLIN WIEŻA LUBLIN TOWER	136.425	0400-2259 (0300-2159) 2300-0100 (2200-0000) Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej./Available outside the published ATC hours of operation, 48 HR in advance, subject to prior approval from the Polish Air Navigation Agency.

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

<b>EPLB AD 2.19</b>	<b>RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA</b>	<b>RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS</b>
---------------------	---	--

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (deklinacja dla VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: declination)	ID	Częstotliwość Frequency	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej (WGS-84)/ Position coordinates of transmitting antenna coordinates (WGS-84)	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ILS GP	-	330.950 MHz	H24	51°14'35.3" N 022°43'34.3" E	---	Zasięg zgodny z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Range in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 58 ft GP 3.0°
ILS LOC (5°E/Jan 12)	ISWI	111.950 MHz	H24	51°14'13.5" N 022°41'31.3" E	---	Zasięg zgodny z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Range in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. CAT. II
DME	ISWI	CH56Y	H24	51°14'35.3" N 022°43'34.3" E	240 m AMSL	Deklarowany zasięg operacyjny: 25 NM (do FL100). Designated operational range: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME	SWI	112.200 MHz CH59X	H24	51°14'10.2" N 022°41'07.7" E	210 m AMSL	Deklarowany zasięg operacyjny: 100 NM (do FL500). Designated operational range: 100 NM (up to FL500).

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

<b>EPLB AD 2.20</b>	<b>LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE</b>	<b>LOCAL AERODROME REGULATIONS</b>
---------------------	------------------------------------	------------------------------------

NIL

NIL

<b>EPLB AD 2.21</b>	<b>PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU</b>	<b>NOISE ABATEMENT PROCEDURES</b>
---------------------	--------------------------------------	-----------------------------------

NIL

NIL

<b>EPLB 2.22</b>	<b>PROCEDURY LOTU</b>	<b>FLIGHT PROCEDURES</b>
------------------	-----------------------	--------------------------

**2.22.1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR**

W TMA LUBLIN zapewniona jest proceduralna służba kontroli zbliżania. Wektorowanie radarowe jest niedostępne.

W TMA LUBLIN obowiązują procedury SID i STAR według nawigacji RNP 1 dla betonowych RWY 07 oraz RWY 25 lotniska Lublin. Procedury RNP STAR kończą się w punktach IAF procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 07 i RWY 25.

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

Statki powietrzne niezdolne do wykonywania operacji RNP 1 powinny ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z organem ATC. Takie statki powietrzne mogą spodziewać się wykonywania jednej z tras dolotowych do DVOR/ DME SWI opublikowanej na mapie AD 2 EPLB 5-1-1.

W procedurach SID RNP 1 w TMA LUBLIN przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodnie z PAN-OPS (ICAO DOG 8168 tom II, część 1, sekcja 3, rozdział 3, dodatek 3) czyli 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla EPLB.

**IFR FLIGHT PROCEDURES**

Within the LUBLIN TMA, radar approach control service is provided. Radar vectoring is not available.

Within the LUBLIN TMA, RNP 1 SID and STAR procedures apply for concrete RWY 07 and RWY 25 of Lublin aerodrome. The RNP STAR procedures end at the IAFs of the RWY 07 and RWY 25 instrument approach procedures.

The SID and STAR procedures for the LUBLIN TMA were designed in accordance with PBN RNP 1 criteria. The procedures may be flown only by aircraft approved for RNP 1 operations.

Aircraft not capable of RNP 1 operations are to advise ATC on first contact. Such aircraft may expect instructions to fly one of the SWI DVOR/ DME arrival routes published on chart AD 2 EPLB 5-1-1.

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



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 pamiętać, że w CTR EPLB oraz TMA EPLB do poziomu FL 95 obowiązują klasa D przestrzeni. Należy zachować ostrożność z uwagi na duży ruch VFR w CTR i TMA EPLB, szczególnie w przypadku utraty łączności ruchu VFR, który może oczekiwać na punktach VFR: TANGO na północ od lotniska oraz SIERRA na południe od lotniska na wysokości 1500 ft AMSL zgodnie z punktem AD 2 EPLB 2.22.3.2.5.2.*

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

*It should be remembered that the EPLB CTR and EPLB TMA up to FL 95 are Class D airspace. Caution shall be exercised due to increased VFR traffic within the EPLB CTR and TMA, especially in case of radio communication failure on VFR flights which may be holding at the VFR points: TANGO north of AD and SIERRA south of AD at 1500 ft AMSL, according to AD 2 EPLB 2.22.3.2.5.2.*

## 2.22.2 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

### 2.22.2.1 ODLATUJĄCY RUCH IFR

- a) Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID  
Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierzonego SID. Po 3 minutach wznieść się do poziomu lotu zgodnie z FPL.
- b) Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotów innych niż według SID  
Wykonywać lot do punktu i poziomu lotu przydzielonego oraz potwierzonego w zezwoleniu. Po 3 minutach wznieść się do poziomu lotu zgodnie z FPL.

### 2.22.2.2 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

- a) Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR RNP1  
W przypadku gdy STAR został przydzielony i załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz według przydzielonego STAR, po czym wykonać podejście (według ILS or VOR or RNAV GNSS) i lądowanie.
- b) Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu innego niż według STAR RNP1  
Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME SWI. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 25 (ILS or LOC RWY 25 lub VOR RWY 25), po czym wykonać lądowanie na najdogodniejszej betonowej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

### 2.22.2.3 RUCH SZKOLNY I TRENINGOWY IFR

- a) W warunkach VMC  
Zniżyć do wysokości 1500 ft AMSL i wykonać do lot do punktu SIERRA lub TANGO. Oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska LUBLIN.
- b) W warunkach IMC  
Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME SWI. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 25 (ILS or LOC RWY 25 lub VOR RWY 25), po czym wykonać lądowanie na najdogodniejszej betonowej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

**We wszystkich przypadkach należy zwrócić szczególną uwagę na statki powietrzne w locie VFR mogące oczekiwać na punktach VFR: TANGO na północ od lotniska oraz SIERRA na południe od lotniska. Krążenie z widocznością jest dozwolone wyłącznie po południowej stronie lotniska.**

## 2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

### 2.22.3.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR LUBLIN:

<b>DELTA</b>	51°20'44"N 022°38'26"E	na południe od m. Niemce - szklarnie
<b>BRAVO</b>	51°05'25"N 022°17'16"E	m. Borzechów - stadion
<b>ROMEO</b>	51°19'42"N 022°59'49"E	kopalnia Bogdanka
<b>JULIETT</b>	51°06'03"N 022°34'58"E	m. Jabłonna-Majątek - jezioro
<b>KILO</b>	51°06'57"N 022°45'43"E	m. Majdanek Kozicki - skrzyżowanie dróg
<b>LIMA</b>	51°18'14"N 022°52'13"E	m. Łęczna - most
<b>ECHO</b>	51°09'38"N 022°56'43"E	m. Biskupice - skrzyżowanie

## RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

### DEPARTING IFR TRAFFIC

- Radio communication failure procedure for flights on SIDs  
Set the transponder to 7600. Continue on the allocated and confirmed SID. After 3 minutes, climb to the FPL flight level.
- Radio communication failure procedure for flights other than SIDs  
Fly to the point and flight level assigned and acknowledged in the clearance. After 3 minutes, climb to the FPL flight level.

### ARRIVING IFR TRAFFIC

- Radio communication failure procedure for flights on RNP1 STARS  
If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and follow the assigned STAR, then execute an (ILS or VOR or RNAV GNSS) approach and land.
- Radio communication failure procedure for flights other than RNP1 STARS  
Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude. Continue the flight to the SWI DVOR/DME. Overhead this DVOR descend to an altitude of 4000 ft, then carry out a RWY 25 instrument approach (ILS or LOC RWY 25 or VOR RWY 25) and land on the most convenient concrete RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

### IFR TRAINING TRAFFIC

- In VMC  
Descend to 1500 ft AMSL and arrive at the point SIERRA or TANGO. Hold for light signals emitted from the LUBLIN TWR.
- In IMC  
Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude. Continue to the SWI DVOR/DME. Overhead this DVOR descend to an altitude of 4000 ft, then carry out a RWY 25 instrument approach (ILS or LOC RWY 25 or VOR RWY 25) and land on the most convenient concrete RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

**In all cases attention should be paid to possible VFR flights holding at the VFR points. TANGO north of the aerodrome and SIERRA south of the aerodrome. Visual circling is possible only on the southern part of the aerodrome.**

## VFR FLIGHT PROCEDURES

### List of visual reference points to be used in VFR arrivals and departures to/from LUBLIN CTR:

<b>DELTA</b>	51°20'44"N 022°38'26"E	south of Niemce town - greenhouses
<b>BRAVO</b>	51°05'25"N 022°17'16"E	Borzechów - stadium
<b>ROMEO</b>	51°19'42"N 022°59'49"E	Bogdanka mine
<b>JULIETT</b>	51°06'03"N 022°34'58"E	Jabłonna-Majątek town -lake
<b>KILO</b>	51°06'57"N 022°45'43"E	Majdanek Kozicki town - road crossing
<b>LIMA</b>	51°18'14"N 022°52'13"E	Łęczna town - bridge
<b>ECHO</b>	51°09'38"N 022°56'43"E	Biskupice town - intersection

<b>PAPA</b>	51°07'48"N 022°50'13"E	na zachód od m. Piaski
<b>SIERRA</b>	51°13'18"N 022°44'31"E	m. Franciszków - przejazd kolejowy
<b>TANGO</b>	51°16'49"N 022°42'14"E	m. Turka - las na południowy-wschód od miejscowości
<b>WHISKEY</b>	51°20'59"N 022°20'42"E	m. Garbów - kościół
<b>ZULU</b>	51°10'40"N 022°31'42"E	Zalew Zemborzycy

<b>PAPA</b>	51°07'48"N 022°50'13"E	south of Piaski town
<b>SIERRA</b>	51°13'18"N 022°44'31"E	Franciszków town - level crossing
<b>TANGO</b>	51°16'49"N 022°42'14"E	Turka town - forest south-east of the town
<b>WHISKEY</b>	51°20'59"N 022°20'42"E	Garbów town - church
<b>ZULU</b>	51°10'40"N 022°31'42"E	Zemborzycy Reservoir

**2.22.3.2 Trasy VFR**

**Trasa VFR nr 1:** punkt WHISKEY (m. Garbów - kościół) – punkt TANGO (m. Turka - las na południowy wschód) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 2:** punkt DELTA (na południe od m. Niemce - szklarnie) – punkt TANGO (m. Turka - las na południowy wschód) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 3:** punkt ROMEO (kopalnia Bogdanka) – punkt LIMA (m. Łęczna - most) – punkt TANGO (m. Turka - las na południowy-wschód od miejscowości) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 4:** punkt ECHO (Biskupice - skrzyżowanie) – punkt SIERRA (m. Franciszków) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 5:** punkt PAPA (na zachód od m. Piaski) – punkt SIERRA (m. Franciszków) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 6:** punkt KILO (m. Majdanek Kozicki - skrzyżowanie dróg) – punkt SIERRA (m. Franciszków - przejazd kolejowy) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 7:** punkt BRAVO (m. Borzechów - stadion) – punkt JULIETT (m. Jabłonna-Majątek - jezioro) – punkt SIERRA (m. Franciszków) – lotnisko LUBLIN

**Trasa VFR nr 8:** punkt ZULU (Zalew Zemborzycy) – punkt SIERRA (m. Franciszków - przejazd kolejowy) – lotnisko LUBLIN.

**VFR routes**

**VFR route No. 1:** point WHISKEY (Garbów town - church) – point TANGO (Turka town - forest to the south-east) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 2:** point DELTA (south of Niemce town - greenhouses) – point TANGO (Turka town - forest south-east of the town) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 3:** point ROMEO (Bogdanka mine) – point LIMA (Łęczna town - bridge) – point TANGO (Turka town - forest south-east of the town) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 4:** point ECHO (Biskubice town - intersection) – point SIERRA (Franciszków town) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 5:** point PAPA (west of Piaski town) – point SIERRA (Franciszków town) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 6:** point KILO (Majdanek Kozicki town - road crossing) – point SIERRA (Franciszków town - level crossing) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 7:** point BRAVO (Borzechów town - stadium) – JULIETT (Jabłonna-Majątek town - lake) – point SIERRA (Franciszków town) – LUBLIN aerodrome

**VFR route No. 8:** point ZULU (Zemborzycy Reservoir) – point SIERRA (Franciszków town - level crossing) – LUBLIN aerodrome.

2.22.3.2.1 Loty po trasach VFR w przestrzeni kontrolowanej EPLB i w kręgu oczekiwania należy wykonywać na wysokości nie większej niż 1500 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.

Flights along the VFR routes in controlled airspace of EPLB and in the holding pattern shall be conducted at an altitude not exceeding 1500 ft AMSL unless instructed otherwise by ATC.

2.22.3.2.2 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

a) wlot w CTR/TMA LUBLIN odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez TWR LUBLIN. Zezwolenie może być przekazane przez FIS WARSZAWA;

entry into the LUBLIN CTR/TMA is subject to clearance from LUBLIN TWR. The clearance can be forwarded by WARSZAWA FIS;

b) jeżeli informator FIS WARSZAWA nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z TWR LUBLIN przed wlotem do CTR/TMA LUBLIN.

unless instructed otherwise by the WARSZAWA FIS officer, the flight crew shall contact LUBLIN TWR prior to entry into the LUBLIN CTR/TMA.

2.22.3.2.3 Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami: SIERRA lub TANGO. Procedurę oczekiwania należy wykonywać na wysokości nie większej niż 1500 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.

In high traffic density an aircraft flying under VFR may expect holding at the points: SIERRA or TANGO. The holding procedure shall be flown at an altitude not exceeding 1500 ft AMSL unless instructed otherwise by ATC.

2.22.3.2.4 Start w CTR LUBLIN z miejsca innego niż lotnisko LUBLIN jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia LUBLIN TWR. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z LUBLIN TWR.

A take-off within the LUBLIN CTR from a site other than LUBLIN aerodrome is subject to clearance from LUBLIN TWR. If no two-way radio communication with LUBLIN TWR can be established from the departure site, the clearance must be obtained by telephone and the communication must be established immediately after take-off.

2.22.3.2.5 Utrata łączności w locie VFR

Radio communication failure during VFR flight

2.22.3.2.5.1 Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR/TMA LUBLIN, wlot do CTR/TMA LUBLIN jest zabroniony.

In the event of radio communication failure before entry into the LUBLIN CTR/TMA, the entry is forbidden.

2.22.3.2.5.2 Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR/TMA LUBLIN i nastąpi utrata łączności w locie, należy:

If an aircraft has obtained permission to enter the LUBLIN CTR/TMA and a radio communication failure occurs in flight, the following procedures shall be observed:

- a) w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:
- wykonać dolot do punktu TANGO i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska LUBLIN;
  - 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;

during arrival and approach from the northern side of the aerodrome:

- proceed to point TANGO and wait for light signals from the LUBLIN aerodrome tower;
- during arrival and holding, switch all available navigation, warning and landing lights;
- after receiving a green steady signal, carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;

- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem TANGO do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 10 minut nad punktem TANGO i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- 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 SIERRA i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska LUBLIN;
- 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 SIERRA do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 10 minut nad punktem SIERRA i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.
- c) jeżeli to możliwe należy oczekiwać nad punktem TANGO/SIERRA na wysokości 1500 ft AMSL z uwagą na loty po okręgu.
- 2.22.3.2.5.3 Jeśli to możliwe, powyższe zasady dotyczą również szybowców i innych statków powietrznych bez napędu.
- 2.22.4 LOTY SPECJALNE VFR**
- Jeżeli pułap chmur jest niższy niż 1500 ft lub widzialność w locie jest poniżej 5 km, wykonanie lotu VFR jest dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC na lot specjalny VFR w strefie kontrolowanej lotniska (CTR).
- Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwolił na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz działania gaśnicze, obowiązują następujące warunki:
- a) wyłącznie w porze dziennej,
- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.
- Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.
- 2.22.5 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)**
- RWY 25 może być wykorzystywana do wykonywania operacji ILS kategorii II przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora. Warunkiem wykonywania operacji kategorii II jest sprawność niezbędnych urządzeń.
- 2.22.5.1 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP**
- 2.22.5.1.1 Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli RVR spadnie do 800 m lub podstawa chmur obniży się do 300 ft lub mniej.
- after receiving a red signal, hold at point TANGO until receiving a steady green signal and then carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;
- if no signal has been received from the aerodrome control tower, hold at TANGO for 10 minutes and carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;
- after landing leave the RWY by turning onto available TWY and wait for the FOLLOW ME car.
- during arrival and approach from the southern aerodrome side:
- proceed to point SIERRA and wait for light signals from the LUBLIN aerodrome tower.
- during arrival and holding, switch all available navigation, warning and landing lights.
- after receiving a green steady signal, carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;
- after receiving a red signal hold at point SIERRA until receiving a steady green signal and then carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;
- if no signal has been received from the aerodrome control tower, hold at point SIERRA for 10 minutes and carry out the shortest possible approach and land on the most convenient RWY dependent on weather conditions;
- after landing leave the RWY immediately by turning onto available TWY and wait for the FOLLOW ME car.
- if possible, hold at point TANGO/SIERRA at an altitude of 1500 ft AMSL and watch out for flights in the circuit.
- If possible, the above rules are also applicable to gliders and other non-powered aircraft.
- SPECIAL VFR FLIGHTS**
- If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in controlled zone (CTR) is obtained.
- Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:
- the flight will be performed during daytime only,
- the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain, ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,
- the ceiling is not less than 600 ft,
- the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.
- Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.
- LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVPs)**
- RWY 25 is suitable for ILS Category II operations by those operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out ILS Cat. II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities. Operability of necessary facilities is a requirement to carry out Cat. II operations.
- Criteria for the initiation and termination of LVP**
- The LVP preparation phase will be commenced when the RVR falls below 800 m or the base of cloud falls to 300 ft or less.

<p>2.22.5.1.2 Wprowadzenie LVP nastąpi, gdy RVR spadnie poniżej 550 m lub podstawa chmur spadnie do 200 ft lub niżej.</p> <p>2.22.5.1.3 Odwołanie LVP nastąpi, gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i podstawa chmur osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją rosnącą.</p> <p><b>2.22.5.2 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)</b></p> <p>2.22.5.2.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures category two in operation".</p> <p>2.22.5.2.2 W czasie, gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATC, należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z konieczności zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi oraz warunku kołowania w tył po pasie w TWY A dla lądujących statków powietrznych.</p> <p>2.22.5.2.3 Przylatujące statki powietrzne: służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała od załóg przylatujących statków powietrznych korzystania wyłącznie z następujących dróg kołowania po lądowaniu na RWY 25: TWY A.</p> <p>2.22.5.2.4 Odlatujące statki powietrzne: w czasie LVP/LVTO, do startu będą używane RWY 25 i RWY 07. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 350 m.</p> <p>2.22.5.2.5 W czasie trwania LVP kołowanie na APRON 1 odbywa się w asyście FOLLOW ME.</p> <p>2.22.5.2.6 Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła osi centralnej odbywa się bez asysty Follow Me. Na pozostałych drogach kołowania asysta Follow Me jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.</p> <p>2.22.5.2.7 Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z TWR EPLB użyć sformułowania „Request practice Category II approach”. W takiej sytuacji działanie opisane w punktach od 2.22.4.2.1 do 2.22.4.2.3 nie będą stosowane.</p>	<p>LVP operations will be commenced when the RVR falls below 550 m or the base of cloud falls to 200 ft or less.</p> <p>LVP will be terminated when the RVR increases to 600 m or more and the base of cloud reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.</p> <p><b>Description of Low Visibility Operations (LVP)</b></p> <p>During LVP, special ATC procedures will be applied. Pilots will be informed of the commencement of these procedures by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures category two in operation".</p> <p>When special ATC procedures are applicable a significantly reduced landing rate should be expected due to the necessity of increased spacing between arriving aircraft and a requirement for landing aircraft to backtrack into TWY A .</p> <p>Arriving aircraft: ATC will require arriving aircraft to use only the following TWY after landing on RWY 25: TWY A.</p> <p>Departing aircraft: during LVP/LVTO, take-offs will be carried out using RWY 25 and RWY 07. Take-offs are prohibited if the RVR is less than 350 m.</p> <p>During LVP, taxiing to APN 1 is performed with the marshaller's assistance.</p> <p>Taxiing on TWYs equipped with working centre line lights is conducted without the assistance of the FOLLOW ME. Assistance of FOLLOW ME is required on other TWYs when the RVR falls below 550 m.</p> <p>Pilots who wish to practice Category II ILS approaches shall use the phrase "Request practice Category II approach, on initial contact with EPLB TWR. In such circumstances measures described in items 2.22.4.2.1 to 2.22.4.2.3 above will not be applied.</p>
--	--

EPLB AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej.

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 lotniska przy użyciu minimalnej mocy.

Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania wyłącznie za zgodą Dyżurnego Operacyjnego Portu.

Przewoźnicy powinni upewnić się, czy agent obsługi na lotnisku LUBLIN dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. Jeżeli brak jest takiego dyszla na lotnisku, przewoźnik jest zobowiązany do posiadania jego na pokładzie lub stosowania uzgodnionej z agentem obsługi naziemnej procedury wypychania/przeciągania samolotu w inne miejsce.

Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w polu ruchu naziemnego są zobowiązane do noszenia jaskrawych górnych części wierzchniej garderoby lub kamizelek koloru tylko żółtego lub pomarańczowego, z elementami odblaskowymi.

Tankowanie z pasażerami na pokładzie dopuszczalne przy podstawionych schodach do wszystkich drzwi pasażerskich i obowiązkowej asyście pojazdu straży pożarnej.

Movement on the apron (crews and passengers) is authorised only when accompanied by the handling agent's representative.

Aircraft to be parked always with wheels secured with chocks by an aircrew member or authorised ground handling agent's representative.

Aircraft manoeuvres on the aprons to be carried out with minimum power.

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

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

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.

The fuelling of aircraft with passengers on board is possible with boarding steps put in position at all passenger doors and mandatory assistance of a fire-fighting vehicle.

EPLB AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
--------------	-------------------------	---------------------------------

AD 2 EPLB 1-1-1 Mapa lotniska - ICAO

Aerodrome Chart - ICAO

AD 2 EPLB 2-1-1 Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 07/25

Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 07/25

Mapa standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO

Standard Arrival Chart Instrument (STAR) - ICAO

---

AD 2 EPLB 3-1-1	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO RNP 1 (GNSS) Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPLB 4-2-1-0	RWY 07	RWY 07
AD 2 EPLB 4-2-2-0	RWY 25 Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 25 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPLB 5-1-1	RWY 07/25	RWY 07/25
AD 2 EPLB 5-3-1-0	RWY 07 RNP 1 (GNSS)	RWY 07 RNP 1 (GNSS)
AD 2 EPLB 5-3-2-0	RWY 25 RNP 1 (GNSS) Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 25 RNP 1 (GNSS) Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPLB 6-1-1	ILS CAT II z or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II z or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-1-3	ILS CAT II y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-2-1	VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D)	VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-2-3	VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D)	VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-2-5	VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-2-7	VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-6-1-1	RNAV (GNSS) RWY 07 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 6-6-2-1	RNAV (GNSS) RWY 25 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLB 7-2-1	Trasy dolotowe i odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes

STRONA WOLNA

INTENTIONALLY LEFT BLANK