

EPLL AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA I NAZWA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
EPLL - ŁÓDŹ - LUBLINEK		

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

1.	ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja 51°43'19"N 019°23'53"E - Linia centralna RWY, 600 m od THR 25.	ARP - WGS-84 coordinates and site at AD 51°43'19"N 019°23'53"E - Centre line of RWY, 600 m from THR 25.
2.	Odległość, kierunek od miasta 6 km (3.2 NM) BRG 045° GEO	Direction and distance from city 6 km (3.2 NM) BRG 045° GEO
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 607 ft/25.6°C	Elevation/Reference temperature 607 ft/25.6°C
4.	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 112 ft	Geoid undulation at AD ELEV PSN 112 ft
5.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 6°E (2016)/ 8'E	MAG VAR/Annual change 6°E (2016)/ 8'E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, teleks, AFS Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Spółka z o.o. ul. Generała Stanisława Maczka 35 94-328 Łódź +48-42-688-8384 (faks) AFS: EPLLZTX www.lotnisko.lodz.pl	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS Łódź Władysław Reymont Ltd. ul. Generała Stanisława Maczka 35 94-328 Łódź +48-42-688-8384 (fax) AFS: EPLLZTX www.lotnisko.lodz.pl
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi TWR - +48-42-687-0701 +48-42-640-4163 (faks) Dyżurny Portu - +48-42-688-6968 +48-42-688-6969 (faks) +48-609-991-617 kom. Centrala - +48-42-688-8414 Handling - +48-42-683-5227 +48-42-683-5229 (faks) +48-609-300-289 kom. MET - +48-42-687-5860 +48-42-688-6933 (faks) Lotnictwo ogólne - +48-693-556-572	Remarks TWR - +48-42-687-0701 +48-42-640-4163 (fax) Airport Duty Officer - +48-42-688-6968 +48-42-688-6969 (fax) +48-609-991-617 mobile Operator - +48-42-688-8414 Handling - +48-42-683-5227 +48-42-683-5229 (fax) +48-609-300-289 mobile MET - +48-42-687-5860 +48-42-688-6933 (fax) General Aviation - +48-693-556-572

EPLL AD 2.3	GODZINY PRACY (UTC ¹⁾)	OPERATIONAL HOURS (UTC ¹⁾)
-------------	------------------------------------	--

1.	Zarządzający lotniskiem 0600-2200 (0500-2100)	Aerodrome Administration 0600-2200 (0500-2100)
2.	Służby celne i paszportowe H24	Customs and immigration H24
3.	Służby medyczne i sanitarne MON-SUN: 0600-2200 (0500-2100).	Health and sanitation MON-SUN: 0600-2200 (0500-2100).
4.	Służba Informacji Lotniczej NIL	AIS NIL
5.	Biuro Odpraw Załóg NIL	ATS Reporting Office (ARO) NIL
6.	Biuro Meteorologiczne H24	MET Office H24
7.	Służby Ruchu Lotniczego 0600-2200 (0500-2100)	ATS 0600-2200 (0500-2100)
8.	Tankowanie MON-SUN: 0600-2200 (0500-2100).	Fuelling MON-SUN: 0600-2200 (0500-2100).
9.	Obsługa MON-SUN: 0600-2200 (0500-2100).	Handling MON-SUN: 0600-2200 (0500-2100).
10.	Ochrona H24	Security H24
11.	Odladzanie 15 OCT - 30 APR 0600-2100 (0500-2000) Usługa odladzania dostępna sezonowo. W pozostałym okresie usługa odladzania dostępna na żądanie.	De-icing 15 OCT - 30 APR 0600-2100 (0500-2000) De-icing available seasonally. During the remaining period de-icing available O/R.
12.	Uwagi ¹⁾ Patrz GEN 2.1.	Remarks ¹⁾ See GEN 2.1.

EPLL AD 2.4	SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
1.	Środki załadownicze ciągnik akumulatorowy - 6 ciągnik spalinowy - 4 wózek bagażowy - 1,5 t - 16 taśmociąg spalinowy samojezdny - 3 ładownia platformowa 7 t - 1 przyczepy do transportu palet i kontenerów lotniczych - 6 urządzenie Ambulift - 1	Cargo-handling facilities electric tow tractor - 6 diesel tow tractor - 4 baggage trolley 1.5 t - 16 self-propelled belt loader - 3 pallet and air container platform loader 7 t - 1 pallet and air container transport carts - 6 Ambulift device - 1
2.	Rodzaje paliwa i oleju JET A-1, AVGAS 100LL	Fuel/Oil types JET A-1, AVGAS 100LL
3.	Urządzenia do tankowania/Pojemność Dystrybutor stacjonarny 20000 L, długość węża 30 m (AVGAS 100LL) - 1, systema 20000 L (JET A-1) - 1.	Fuelling facilities/Capacity Stationary fuel dispenser 20000 L, hose length 30 m (AVGAS 100LL) - 1, tank truck of 20000 L capacity (JET A-1) - 1.
4.	Urządzenia do odładzania "Elephant My" - 1 "Safeaero Typhoon" - 1	De-icing facilities "Elephant My" - 1 "Safeaero Typhoon" - 1
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych Obsługa liniowa/obsługa hangarowa: Organizacja Obsługowa Part 145, statki powietrzne do 5700 kg MTOW.	Repair facilities for visiting aircraft Line maintenance/Hangar maintenance: Maintenance Organization Part 145, aircraft up to 5700 kg MTOW.
7.	Uwagi Patrz: GEN 4.1.6 pkt. 2.4. Obsługa liniowa/obsługa hangarowa: Bartolini Air Maintenance Tel. kom.: +48-609-377-367 E-mail: service@bartolini-air.com	Remarks See: GEN 4.1.6 p. 2.4. Line maintenance/hangar maintenance: Bartolini Air Maintenance Mobile: +48-609-377-367 E-mail: service@bartolini-air.com

EPLL AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
1.	Hotele Hotele w mieście.	Hotels Hotels in the city.
2.	Restauracje Restauracja i bufet w porcie lotniczym, restauracje w mieście.	Restaurants Restaurant and cafeteria at the airport, restaurants in the city.
3.	Środki transportu Autobusy miejskie, taksówki, wypożyczalnie samochodów.	Transportation Municipal bus, taxi, car hire .
4.	Pomoc medyczna Pierwsza pomoc w porcie lotniczym, szpitale w mieście.	Medical facilities First aid at the airport, hospitals in the city.
5.	Usługi bankowe i pocztowe Bankomat w porcie lotniczym, urzędy pocztowe w mieście.	Bank and Post office Cash dispenser at the airport, post offices in the city.
6.	Informacja turystyczna W porcie lotniczym.	Tourist office At the airport.
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPLL AD 2.6	SŁUŻBA RATOWNICZA I PRZECIWOŻAROWA	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 7 ICAO (CAT 8 ICAO, O/R z wyprzedzeniem 24 HR)	Aerodrome category for fire fighting CAT 7 ICAO (CAT 8 ICAO, O/R 24 HR in advance)
2.	Wyposażenie ratownicze pojazd ratowniczo-gaśniczy - 3, pojazd dowodzenia - 1, przyczepa medyczna oraz techniczna, holownik do usuwania uszkodzonych statków powietrznych max do 6 t - 1.	Rescue equipment rescue and firefighting vehicle - 3, command and control vehicle - 1, medical and technical trailer, tug for removing disabled aircraft max up to 6 t - 1.
3.	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych Maksymalnie B 738, A 320, dźwig ratowniczy dostępny po 30 min.	Capability for removal of disabled aircraft Max. B 738, A 320 rescue crane available after 30 min.
4.	Uwagi Lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza: patrz godziny pracy zarządzającego EPLL AD 2.3.1.	Remarks Rescue and fire fighting service: see AD Administration operational hours EPLL AD 2.3.1.

EPLL AD 2.7	SEZONOWA DOSTĘPNOŚĆ LOTNISKA I OCZYSZCZANIE	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING
1.	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania plug lotniskowy - 9 oczyszczarka lotniskowa - 6 plug wirnikowy - 2 rozsiwacz - 2 opryskiwacz - 2 ładownica kołowa - 2	Type(s) of clearing equipment runway snow plough - 9 runway sweeper - 6 rotary snow plough - 2 spreader - 2 sprayer - 2 wheeled loader - 2
2.	Kolejność oczyszczania RWY, TWY (A, B, C), APN.	Clearance priorities RWYs, TWYs (A, B, C), APNs.
3.	Uwagi Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM MOTNE i ATIS.	Remarks Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM, MOTNE and ATIS.

EPLL AD 2.8	PLYTY POSTOJOWE, DROGI KOŁOWANIA I PUNKTY KONTROLI WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
1.	Nawierzchnia i nośność płyty APN (stanowiska/stands 1, 2, 3, 4, 5, 12, 12', 13, 14) - CONC, PCN 58 R/B/W/T APN (stanowiska/stands 6, 11) - CONC, PCN 68 R/B/W/T APN (stanowiska/stands 7, 8, 9, 10) - ASPH, PCN 19 F/B/Y/T Grass Apron APN GA - Trawiasta/Grass (dla samolotów GA)	Apron surface and strength APN (stanowiska/stands 1, 2, 3, 4, 5, 12, 12', 13, 14) - CONC, PCN 58 R/B/W/T APN (stanowiska/stands 6, 11) - CONC, PCN 68 R/B/W/T APN (stanowiska/stands 7, 8, 9, 10) - ASPH, PCN 19 F/B/Y/T Grass Apron APN GA - Trawiasta/Grass (for GA aeroplanes)
2.	Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność TWY "A" - 23 m, ASPH, PCN 31 F/B/X/T. TWY "B" - 12 m, ASPH, PCN 14 F/B/Y/T. TWY "C" - 23 m, CONC, PCN 74 R/B/W/T. TWY "S" - 4 m, NIL	TWY width, surface and strength TWY "A" - 23 m, ASPH, PCN 31 F/B/X/T. TWY "B" - 12 m, ASPH, PCN 14 F/B/Y/T. TWY "C" - 23 m, CONC, PCN 74 R/B/W/T. TWY "S" - 4 m, NIL
3.	Punkt sprawdzania wysokościomierzy APN - stanowisko nr 11, ELEV 606 ft.	ACL and elevation APN - stand No. 11 ELEV 606 ft.
4.	Punkty sprawdzania VOR/INS INS	VOR/INS checkpoints INS
5.	Uwagi 2.8.2 - TWY "S" - powietrzna TWY. 2.8.4 - patrz AD 2 EPLL 1-1-1.	Remarks 2.8.2 - TWY "S" - air TWY. 2.8.4 - see AD 2 EPLL 1-1-1.

EPLL AD 2.9	SYSTEM KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM I OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
1.	Znaki identyfikacyjne miejsc postojowych, linie prowadzenia po drogach kołowania oraz wizualne systemy dokowania/parkowania na miejscach postojowych statków powietrznych Znaki poziome i pionowe. Pozioma i pionowa numeracja miejsc postojowych.	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands Markings and signs. Horizontal and vertical numbers of aircraft stands.
2.	Oznakowanie i światła dróg startowych oraz dróg kołowania <u>Oznakowanie dzieńne:</u> RWY: THR, RCL, stałej odległości, oznaczenia RWY, krawędziowe, strefy przyziemienia, płaszczyzny zawracania. TWY A, B, C: osi, krawędziowe, miejsca oczekiwania. <u>Światła:</u> RWY: THR, identyfikacji THR 25, krawędziowe, końcowe. TWY A: krawędziowe, poprzeczka zatrzymania. TWY B, C: krawędziowe. <u>Chorągiewki odbłaskowe:</u> TWY B: krawędziowe.	RWY and TWY markings and lights <u>Markings:</u> RWY: THR, RCL, fixed distance, RWY designators, edge, touchdown zone, turn pad. TWY A, B, C: centre line, edge, taxi holding position. <u>Lights:</u> RWY: THR, THR 25 identification, edge, end. TWY A: edge, stop bar. TWY B, C: edge. <u>Luminous flags:</u> TWY B: edge.
3.	Poprzeczki zatrzymania TWY A: 113 m od krawędzi RWY (135,5 m od osi RWY) TWY B: 85 m od krawędzi RWY (107,5 m od osi RWY)	Stop bars TWY A: 113 m FM RWY edge (135.5 m FM RCL) TWY B: 85 m FM RWY edge (107.5 m FM RCL)
4.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPLL 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
07L/APCH	Grupa drzew/Group of trees (229)	-	51°42'46.6" N	019°21'56.6" E	72	625	NIE/NIE, NO/NO
07L/APCH	Grupa drzew/Group of trees (82)	-	51°42'47.3" N	019°21'51.6" E	82	632	NIE/NIE, NO/NO
07L/APCH	Rząd drzew/Row of trees (324)	-	51°42'48.8" N	019°22'06.4" E	68	622	NIE/NIE, NO/NO
07L/APCH	Grupa drzew/Group of trees (325)	-	51°42'51.3" N	019°21'59.9" E	63	617	NIE/NIE, NO/NO
07L/APCH	Słup linii energetycznej/Power line pylon (228)	-	51°42'51.4" N	019°21'57.9" E	40	600	NIE/NIE, NO/NO
07L/APCH	Słup linii energetycznej/Power line pylon (227)	-	51°42'56.3" N	019°22'01.6" E	35	619	NIE/NIE, NO/NO
07L/APCH	Antena ILS LOC/ILS LOC antenna (40)	-	51°42'56.4" N	019°22'10.5" E	8	596	NIE/TAK, NO/YES
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (295)	-	51°43'21.5" N	019°24'39.9" E	46	655	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Drzewo/Tree (277)	-	51°43'23.2" N	019°24'49.3" E	45	646	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (281)	-	51°43'23.9" N	019°24'46.9" E	42	646	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Drzewo/Tree (275)	-	51°43'24.0" N	019°24'54.1" E	55	652	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (279)	-	51°43'24.6" N	019°24'47.7" E	37	639	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Drzewo/Tree (278)	-	51°43'24.9" N	019°24'48.0" E	34	635	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (282)	-	51°43'25.1" N	019°24'45.7" E	37	640	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Słup linii energetycznej/Power line pylon (292)	-	51°43'25.4" N	019°24'38.7" E	23	633	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (271)	-	51°43'25.4" N	019°24'57.4" E	63	660	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (272)	-	51°43'25.6" N	019°24'56.8" E	59	657	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (274)	-	51°43'25.8" N	019°24'53.4" E	60	660	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (194)	-	51°43'25.9" N	019°24'43.0" E	40	646	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (280)	-	51°43'26.0" N	019°24'46.7" E	36	639	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew oraz budynki/Group of trees and buildings (290)	-	51°43'26.0" N	019°24'40.5" E	22	630	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Wzniesienie terenu/Terrain height (302)	-	51°43'26.8" N	019°24'29.9" E	NIL	615	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Drzewo/Tree (273)	-	51°43'27.1" N	019°24'53.4" E	44	646	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Las/Forest (50)	-	51°43'27.1" N	019°24'57.3" E	80	679	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Ogrodzenie/Fence	-	51°43'27.4" N	019°24'33.6" E	9	620	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew oraz budynki/Group of trees and buildings (285)	-	51°43'27.9" N	019°24'41.6" E	25	633	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Ogrodzenie lotniska/Aerodrome fence (300a)	-	51°43'29.0" N	019°24'30.7" E	9	620	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (276)	-	51°43'31.8" N	019°24'47.1" E	54	657	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (287)	-	51°43'32.8" N	019°24'37.9" E	32	641	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (293)	-	51°43'32.9" N	019°24'33.6" E	24	632	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (284)	-	51°43'33.3" N	019°24'39.9" E	27	636	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (288)	-	51°43'33.9" N	019°24'37.0" E	25	635	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (283)	-	51°43'34.3" N	019°24'40.3" E	26	634	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Drzewo/Tree (289)	-	51°43'34.6" N	019°24'35.9" E	24	635	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (270)	-	51°43'35.8" N	019°24'51.8" E	49	646	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Maszt/Mast (267)	-	51°43'38.1" N	019°25'43.8" E	131	732	TAK/TAK, YES/YES
25R/APCH	Grupa drzew/Group of trees (268)	-	51°43'39.1" N	019°25'06.7" E	85	674	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (110)	-	51°43'44.3" N	019°27'43.9" E	122	757	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (111)	-	51°43'44.7" N	019°27'40.3" E	122	758	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (112)	-	51°43'45.0" N	019°27'36.8" E	122	760	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (113)	-	51°43'45.3" N	019°27'33.1" E	125	764	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (6)	-	51°43'45.4" N	019°26'48.7" E	155	778	NIE/TAK, NO/YES
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (117)	-	51°43'46.2" N	019°27'20.2" E	136	771	NIE/TAK, NO/YES
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (109)	-	51°43'46.5" N	019°27'47.3" E	111	754	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (119)	-	51°43'47.1" N	019°26'50.7" E	154	782	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek/Building (118)	-	51°43'48.9" N	019°26'49.7" E	148	772	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek/Building (233)	-	51°43'50.5" N	019°28'00.1" E	124	775	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (8)	-	51°43'50.6" N	019°26'48.8" E	160	782	NIE/TAK, NO/YES
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (107)	-	51°43'51.1" N	019°27'51.2" E	117	761	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (103)	-	51°43'52.3" N	019°27'58.1" E	118	771	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (108)	-	51°43'53.5" N	019°27'49.3" E	117	765	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (115)	-	51°43'53.8" N	019°27'21.0" E	120	757	NIE/TAK, NO/YES
25R/APCH	Budynek z lampą/Building with lamp (100)	-	51°43'54.5" N	019°27'58.4" E	121	777	NIE/TAK, NO/YES
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (102)	-	51°43'54.7" N	019°27'57.4" E	115	771	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z lampą/Building with lamp (106)	-	51°43'55.8" N	019°27'47.9" E	123	776	NIE/TAK, NO/YES
25R/APCH	Budynek/Building (104)	-	51°43'57.4" N	019°27'54.3" E	122	779	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek/Building (236)	-	51°44'04.2" N	019°27'42.1" E	104	750	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (240)	-	51°44'06.7" N	019°27'26.8" E	137	770	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (314)	-	51°44'07.4" N	019°27'27.5" E	151	785	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z lampą/Building with lamp (241)	-	51°44'08.8" N	019°27'25.0" E	119	752	NIE/TAK, NO/YES

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
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna	-	51°44'14.1" N	019°26'39.8" E	137	759	NIE/TAK, NO/YES
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (309)	-	51°44'14.3" N	019°26'46.3" E	145	768	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (308)	-	51°44'14.5" N	019°26'42.6" E	146	769	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (264)	-	51°44'15.0" N	019°26'38.7" E	136	757	NIE/TAK, NO/YES
25L/APCH	Budynek/Building (247)	-	51°44'15.6" N	019°27'05.9" E	128	752	NIE/TAK, NO/YES
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (297)	-	51°44'15.7" N	019°27'03.5" E	151	776	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (298)	-	51°44'15.8" N	019°27'00.6" E	135	761	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (256)	-	51°44'16.0" N	019°26'56.7" E	151	778	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (25)	-	51°44'16.0" N	019°26'53.7" E	131	759	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (26)	-	51°44'16.1" N	019°26'50.3" E	135	763	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (304)	-	51°44'16.3" N	019°26'43.7" E	135	758	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (260)	-	51°44'16.4" N	019°26'47.0" E	144	770	NIE/TAK, NO/YES
25R/APCH	Stup linii energetycznej/Power line pylon (246)	-	51°44'24.1" N	019°27'04.0" E	107	747	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (232)	-	51°44'31.5" N	019°27'45.5" E	176	803	NIE/NIE, NO/NO
25R/APCH	Komin elektrociepłowni/Power plant chimney (13)	01699-2011-01	51°44'44.0" N	019°32'16.0" E	867	1598	TAK/TAK, YES/YES
25R/APCH	Komin elektrociepłowni/Power plant chimney (14)	01699-2011-02	51°44'44.9" N	019°32'29.1" E	657	1388	TAK/TAK, YES/YES

Uwagi	Remarks
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
Komin/Chimney	02493-2012-01	51°40'21.4" N	019°22'06.4" E	394	999	TAK/TAK, YES/YES
Komin z anteną - Petrykozy/Chimney with antenna - Petrykozy (24)	-	51°40'40.1" N	019°19'53.8" E	324	922	TAK/TAK, YES/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon (322)	-	51°41'16.0" N	019°23'33.2" E	106	740	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon (319)	-	51°41'25.1" N	019°23'40.9" E	108	742	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon (316a)	-	51°41'35.2" N	019°23'46.3" E	124	758	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon (315)	-	51°41'44.1" N	019°23'50.9" E	117	750	NIE/NIE, NO/NO
Komin/Chimney (5)	-	51°42'17.3" N	019°25'54.9" E	188	764	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew - Rudzka Góra/Group of trees - Rudzka Góra (147)	-	51°42'31.1" N	019°26'31.9" E	42	796	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree (323)	-	51°42'46.9" N	019°22'08.9" E	94	645	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees (79)	-	51°42'50.8" N	019°22'21.3" E	91	644	NIE/NIE, NO/NO
Komin/Chimney (265)	01009-2009-01	51°42'53.8" N	019°27'20.7" E	151	756	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees (226)	-	51°42'54.1" N	019°22'34.4" E	83	643	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree (318)	-	51°42'57.6" N	019°22'48.8" E	48	617	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees (317)	-	51°42'58.4" N	019°22'52.9" E	63	618	NIE/NIE, NO/NO
4 lampy PAPI - THR 07/4 PAPI lamps - THR 07 (321)	-	51°43'03.6" N	019°22'35.7" E	3	588	NIE/NIE, NO/NO
Icealert/Icealert (320)	-	51°43'05.9" N	019°22'37.8" E	9	597	TAK/NIE, YES/NO
Wiatromierz/Anemometer	-	51°43'06.1" N	019°23'13.9" E	35	607	TAK/TAK, YES/YES
Icealert/Icealert (312)	-	51°43'08.6" N	019°23'23.1" E	9	579	TAK/NIE, YES/NO
Grupa drzew/Group of trees (18)	-	51°43'15.8" N	019°22'58.7" E	86	664	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees (304a)	-	51°43'16.6" N	019°24'34.6" E	39	643	NIE/NIE, NO/NO
Odstraszacz ptaków/Bird scarer (311)	-	51°43'16.9" N	019°23'25.9" E	8	583	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree (301a)	-	51°43'17.8" N	019°24'40.4" E	50	654	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees (303)	-	51°43'18.8" N	019°24'33.7" E	27	636	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees (299)	-	51°43'19.1" N	019°24'38.0" E	63	672	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees (314a)	-	51°43'19.6" N	019°23'10.1" E	77	652	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree (294)	-	51°43'19.8" N	019°24'41.0" E	51	660	NIE/NIE, NO/NO
Grupa masztów/Group of masts (305a)	-	51°43'19.8" N	019°24'29.9" E	22	631	NIE/TAK, NO/YES
Drzewo/Tree (313a)	-	51°43'19.9" N	019°23'15.7" E	64	635	NIE/NIE, NO/NO
Odstraszacz ptaków/Bird scarer (310a)	-	51°43'21.5" N	019°23'47.6" E	7	589	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees (291)	-	51°43'22.2" N	019°24'42.6" E	29	638	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew oraz budynki/Group of trees and buildings (296)	-	51°43'22.8" N	019°24'39.0" E	62	671	NIE/NIE, NO/NO
Wskaźnik kierunku wiatru/Wind direction indicator (42)	-	51°43'23.3" N	019°23'57.3" E	20	608	TAK/TAK, YES/YES
Odstraszacz ptaków/Bird scarer (308)	-	51°43'24.3" N	019°24'01.0" E	8	599	NIE/NIE, NO/NO
Antena Vaisala/Vaisala antenna (43)	-	51°43'24.4" N	019°24'00.3" E	28	618	TAK/TAK, YES/YES
ILS GP/DME/ILS GP/DME (45)	-	51°43'24.9" N	019°24'02.5" E	61	653	TAK/TAK, YES/YES
Icealert/Icealert (307a)	-	51°43'25.4" N	019°24'02.1" E	9	601	TAK/NIE, YES/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
Antena odbijająca ILS GP/ILS GP reflecting antenna (46)	-	51°43'26.0" N	019°24'07.7" E	23	618	TAK/TAK, YES/YES
Maszł oświetleniowy/Lighting mast (224)	-	51°43'28.0" N	019°23'59.0" E	35	639	TAK/TAK, YES/YES
Maszł oświetleniowy/Lighting mast (223)	-	51°43'28.6" N	019°24'01.8" E	35	639	TAK/TAK, YES/YES
Maszł oświetleniowy/Lighting mast (221)	-	51°43'29.1" N	019°24'04.3" E	35	638	TAK/TAK, YES/YES
Maszł oświetleniowy/Lighting mast (218)	-	51°43'29.9" N	019°24'08.0" E	35	640	TAK/TAK, YES/YES
Maszł oświetleniowy/Lighting mast (216)	-	51°43'30.5" N	019°24'10.6" E	35	641	TAK/TAK, YES/YES
Maszł oświetleniowy/Lighting mast (210)	-	51°43'31.0" N	019°24'13.6" E	35	645	TAK/TAK, YES/YES
Maszł oświetleniowy/Lighting mast (213)	-	51°43'31.5" N	019°24'11.3" E	51	656	TAK/TAK, YES/YES
Maszł oświetleniowy/Lighting mast (203)	-	51°43'32.3" N	019°24'25.2" E	31	641	TAK/TAK, YES/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (237)	-	51°43'32.5" N	019°27'59.1" E	138	771	NIE/NIE, NO/NO
Maszł oświetleniowy/Lighting mast (212)	-	51°43'32.7" N	019°24'10.6" E	64	671	TAK/TAK, YES/YES
Maszł oświetleniowy/Lighting mast (209)	-	51°43'33.5" N	019°24'18.4" E	52	661	TAK/TAK, YES/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (239)	-	51°43'33.8" N	019°27'54.5" E	144	771	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees (301a)	-	51°43'34.3" N	019°24'26.3" E	52	663	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (238)	-	51°43'35.9" N	019°27'56.5" E	134	764	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees (302a)	-	51°43'35.9" N	019°24'29.0" E	67	678	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees (286)	-	51°43'36.5" N	019°24'36.4" E	38	650	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (235)	-	51°43'37.0" N	019°27'59.6" E	137	767	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (317)	-	51°43'37.2" N	019°27'46.3" E	129	759	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (318)	-	51°43'38.2" N	019°27'48.9" E	125	755	NIE/NIE, NO/NO
Maszł kratowy/Lattice mast (306)	-	51°43'40.2" N	019°24'14.6" E	134	746	TAK/TAK, YES/YES
Budynek/Building (255)	-	51°43'41.4" N	019°27'16.3" E	118	742	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (234)	-	51°43'41.9" N	019°28'02.6" E	140	779	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (105)	-	51°43'44.7" N	019°28'00.5" E	127	777	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z lampą/Building with lamp (101)	-	51°43'56.9" N	019°27'56.1" E	120	777	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (261)	-	51°44'16.1" N	019°26'39.7" E	131	753	NIE/TAK, NO/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon (251)	-	51°44'24.3" N	019°26'56.3" E	108	746	NIE/NIE, NO/NO
Chłodnia kominowa/Cooling tower (116)	-	51°44'25.2" N	019°27'02.0" E	200	839	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon (254)	-	51°44'26.2" N	019°26'53.2" E	108	747	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon (258)	-	51°44'26.5" N	019°26'44.9" E	112	747	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon (253)	-	51°44'26.8" N	019°26'54.4" E	113	753	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon (257)	-	51°44'27.0" N	019°26'44.9" E	115	750	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon (262)	-	51°44'27.2" N	019°26'33.1" E	107	741	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon (266)	-	51°44'27.4" N	019°26'22.6" E	102	736	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon (248)	-	51°44'27.4" N	019°26'57.6" E	105	744	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon (252)	-	51°44'27.6" N	019°26'54.5" E	102	744	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon (259)	-	51°44'27.6" N	019°26'42.0" E	109	746	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon (245)	-	51°44'27.6" N	019°27'02.2" E	104	742	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (249)	-	51°44'27.9" N	019°26'56.7" E	120	761	NIE/NIE, NO/NO
Komin elektrociepłowni/Power plant chimney (10)	02495-2012-01	51°44'29.7" N	019°26'55.9" E	394	1034	TAK/TAK, YES/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon (244)	-	51°44'30.5" N	019°27'04.5" E	111	748	NIE/NIE, NO/NO
Zbiorniki/Tanks (63)	-	51°44'30.6" N	019°26'19.2" E	163	801	NIE/TAK, NO/YES
Komin elektrociepłowni/Power plant chimney (9)	02495-2012-02	51°44'31.1" N	019°26'53.1" E	525	1165	TAK/TAK, YES/YES
Budynek/Building (59)	-	51°44'31.5" N	019°24'12.5" E	129	764	NIE/TAK, NO/YES
Komin elektrociepłowni/Power plant chimney (11)	02495-2012-03	51°44'32.3" N	019°26'55.3" E	393	1032	TAK/TAK, YES/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (86)	-	51°44'33.1" N	019°24'20.9" E	134	772	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (179)	-	51°44'34.1" N	019°24'16.9" E	128	771	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (188)	-	51°44'34.5" N	019°24'09.0" E	142	776	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z masztem/Building with mast (87)	-	51°44'34.6" N	019°24'32.3" E	143	783	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (169)	-	51°44'35.5" N	019°24'29.0" E	142	790	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (160)	-	51°44'36.0" N	019°24'46.7" E	122	749	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (66)	-	51°44'36.6" N	019°23'13.9" E	149	743	NIE/TAK, NO/YES
Budynek/Building (91)	-	51°44'36.7" N	019°23'28.7" E	143	751	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (161)	-	51°44'36.8" N	019°24'42.2" E	140	774	NIE/NIE, NO/NO
Chłodnia kominowa/Cooling tower (114)	-	51°44'36.9" N	019°26'57.0" E	199	839	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z masztem/Building with mast (159)	-	51°44'37.6" N	019°24'45.7" E	139	771	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (230)	-	51°44'37.6" N	019°27'08.3" E	243	877	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (242)	-	51°44'37.7" N	019°27'07.5" E	244	878	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (190)	-	51°44'37.8" N	019°24'05.6" E	145	780	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building	-	51°44'38.2" N	019°23'33.1" E	147	758	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (90)	-	51°44'38.8" N	019°23'35.3" E	142	753	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (250)	-	51°44'39.2" N	019°26'50.2" E	100	738	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (202)	-	51°44'39.5" N	019°23'47.8" E	124	746	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (77)	-	51°44'39.9" N	019°24'59.2" E	145	760	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (92)	-	51°44'40.2" N	019°23'26.1" E	146	746	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
Budynek z anteną/Building with antenna (222)	-	51°44'40.5" N	019°23'22.6" E	146	748	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (56)	-	51°44'41.2" N	019°23'42.9" E	143	759	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (62)	-	51°44'41.5" N	019°24'21.4" E	129	776	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (186)	-	51°44'41.8" N	019°24'05.9" E	150	786	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (215)	-	51°44'41.9" N	019°23'30.3" E	129	736	NIE/NIE, NO/NO
Wieża ciśnień z anteną/Water tower with antenna (134)	-	51°44'42.0" N	019°25'31.9" E	126	742	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (220)	-	51°44'43.0" N	019°23'23.8" E	143	747	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (198)	-	51°44'43.2" N	019°23'50.5" E	138	763	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (217)	-	51°44'43.7" N	019°23'27.1" E	142	746	NIE/NIE, NO/NO
Kościół z iglicą/Church with spire (51)	-	51°44'44.0" N	019°24'14.2" E	161	806	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (185)	-	51°44'44.2" N	019°24'06.8" E	145	781	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (75)	-	51°44'44.3" N	019°24'46.3" E	148	776	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (211)	-	51°44'45.2" N	019°23'30.5" E	143	755	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (219)	-	51°44'45.7" N	019°23'24.9" E	143	753	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (243)	-	51°44'46.0" N	019°27'00.4" E	199	836	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (320)	-	51°44'46.3" N	019°27'00.1" E	199	836	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (214)	-	51°44'46.6" N	019°23'28.2" E	143	757	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (180)	-	51°44'46.6" N	019°24'08.8" E	142	782	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (200)	-	51°44'46.8" N	019°23'45.9" E	130	750	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (142)	-	51°44'46.8" N	019°25'18.6" E	127	742	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (61)	-	51°44'46.9" N	019°24'15.0" E	145	790	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z masztem/Building with mast (157)	-	51°44'46.9" N	019°24'49.1" E	140	762	NIE/NIE, NO/NO
Kościół z wieżą/Church with tower (231)	-	51°44'47.5" N	019°27'38.8" E	257	872	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (162)	-	51°44'47.8" N	019°24'33.7" E	115	759	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (181)	-	51°44'48.4" N	019°24'07.5" E	142	781	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (201)	-	51°44'48.7" N	019°23'43.7" E	138	762	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (71)	-	51°44'48.8" N	019°23'46.9" E	146	771	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (172)	-	51°44'49.1" N	019°24'12.3" E	142	786	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (171)	-	51°44'49.3" N	019°24'15.5" E	145	790	NIE/NIE, NO/NO
Komin z lampą/Chimney with lamp (122)	-	51°44'50.6" N	019°25'56.4" E	138	780	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (166)	-	51°44'50.8" N	019°24'26.5" E	143	789	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (140)	-	51°44'50.8" N	019°25'18.9" E	136	753	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (133)	-	51°44'50.8" N	019°25'27.6" E	119	737	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z masztem/Building with mast (136)	-	51°44'51.1" N	019°25'23.4" E	119	736	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (205)	-	51°44'52.0" N	019°23'38.3" E	132	757	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z masztem/Building with mast (182)	-	51°44'52.8" N	019°24'04.4" E	151	788	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (310)	-	51°44'53.3" N	019°27'41.2" E	272	899	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (74)	-	51°44'53.5" N	019°24'09.6" E	162	803	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (137)	-	51°44'53.6" N	019°25'20.9" E	125	742	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (204)	-	51°44'53.9" N	019°23'38.9" E	132	759	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (76)	-	51°44'54.0" N	019°24'49.3" E	142	766	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (207)	-	51°44'54.7" N	019°23'35.8" E	145	771	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z masztem/Building with mast (183)	-	51°44'54.8" N	019°24'02.9" E	152	787	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (85)	-	51°44'55.1" N	019°24'00.1" E	146	779	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (163)	-	51°44'55.1" N	019°24'28.5" E	139	787	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (208)	-	51°44'55.2" N	019°23'32.3" E	135	762	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (311)	-	51°44'55.2" N	019°26'58.9" E	138	777	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (84)	-	51°44'55.3" N	019°23'52.6" E	148	776	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (146)	-	51°44'55.6" N	019°25'11.7" E	130	741	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (174)	-	51°44'56.0" N	019°24'07.5" E	135	774	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z masztem/Building with mast (158)	-	51°44'56.1" N	019°24'39.2" E	141	774	NIE/NIE, NO/NO
Kościół z iglicą/Church with spire (12)	02379-2012-01	51°44'56.4" N	019°27'36.8" E	327	968	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (187)	-	51°44'56.6" N	019°23'56.8" E	151	782	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (176)	-	51°44'56.6" N	019°24'04.4" E	135	770	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (206)	-	51°44'57.6" N	019°23'34.3" E	129	754	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (156)	-	51°44'57.9" N	019°24'45.4" E	150	779	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (193)	-	51°44'58.1" N	019°23'52.1" E	142	770	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (69)	-	51°44'58.6" N	019°23'30.9" E	125	746	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (128)	-	51°44'58.8" N	019°25'27.1" E	115	739	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (184)	-	51°44'58.9" N	019°23'58.7" E	153	785	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (192)	-	51°44'59.8" N	019°23'51.4" E	140	767	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (135)	-	51°45'00.0" N	019°25'20.9" E	124	743	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (155)	-	51°45'00.5" N	019°24'45.3" E	148	776	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (73)	-	51°45'00.8" N	019°24'06.0" E	149	786	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (131)	-	51°45'01.2" N	019°25'22.3" E	119	742	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
Budynek z anteną/Building with antenna (167)	-	51°45'01.4" N	019°24'19.6" E	125	773	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (153)	-	51°45'01.4" N	019°24'47.8" E	137	764	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (175)	-	51°45'02.0" N	019°24'01.5" E	158	789	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (129)	-	51°45'02.4" N	019°25'23.7" E	119	739	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (170)	-	51°45'02.8" N	019°24'09.6" E	158	792	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (164)	-	51°45'03.0" N	019°24'21.4" E	148	792	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (89)	-	51°45'03.7" N	019°24'22.9" E	142	786	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (152)	-	51°45'04.0" N	019°24'49.0" E	144	771	NIE/NIE, NO/NO
Kościół/Church (144)	-	51°45'04.5" N	019°25'07.6" E	183	801	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (165)	-	51°45'04.7" N	019°24'19.1" E	148	792	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (177)	-	51°45'05.1" N	019°23'59.5" E	144	771	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (168)	-	51°45'05.1" N	019°24'12.9" E	156	792	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (154)	-	51°45'05.6" N	019°24'46.6" E	149	777	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (178)	-	51°45'05.9" N	019°23'59.0" E	149	777	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (151)	-	51°45'06.0" N	019°24'49.5" E	145	771	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (127)	-	51°45'06.8" N	019°25'33.0" E	119	749	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (125)	-	51°45'08.0" N	019°25'42.5" E	125	755	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (88)	-	51°45'08.2" N	019°24'16.5" E	151	787	NIE/TAK, NO/YES
Maszt/Mast (72)	-	51°45'08.4" N	019°23'56.0" E	139	762	TAK/TAK, YES/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (148)	-	51°45'10.7" N	019°25'01.5" E	130	750	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (124)	-	51°45'10.7" N	019°25'41.6" E	115	748	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (141)	-	51°45'11.2" N	019°25'06.3" E	140	763	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (120)	-	51°45'11.6" N	019°25'46.4" E	141	771	NIE/TAK, NO/YES
Budynek/Building (123)	-	51°45'12.2" N	019°25'43.1" E	115	747	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (149)	-	51°45'13.1" N	019°24'58.9" E	122	747	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (121)	-	51°45'13.6" N	019°25'44.2" E	115	751	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (139)	-	51°45'13.8" N	019°25'07.2" E	128	751	NIE/NIE, NO/NO
Komin/Chimney (126)	-	51°45'15.6" N	019°25'33.5" E	184	824	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (138)	-	51°45'16.5" N	019°25'07.8" E	119	748	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building	-	51°45'20.2" N	019°25'10.9" E	120	756	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (132)	-	51°45'20.8" N	019°25'11.2" E	132	759	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (150)	-	51°45'24.7" N	019°24'52.1" E	136	766	NIE/TAK, NO/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast (95)	-	51°45'24.9" N	019°25'38.1" E	151	808	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (145)	-	51°45'25.1" N	019°24'53.9" E	129	759	NIE/NIE, NO/NO
Maszt na budynku/Mast on building	-	51°45'25.4" N	019°26'31.5" E	160	811	TAK/TAK, YES/YES
Budynek/Building (143)	-	51°45'25.4" N	019°24'56.4" E	132	763	NIE/NIE, NO/NO
Maszt na budynku/Mast on building	-	51°45'25.8" N	019°26'33.7" E	160	811	TAK/TAK, YES/YES
Maszt na budynku/Mast on building	-	51°45'26.0" N	019°26'31.3" E	160	811	TAK/TAK, YES/YES
Maszt na budynku/Mast on building	-	51°45'26.1" N	019°26'35.9" E	160	811	TAK/TAK, YES/YES
Maszt na budynku/Mast on building	-	51°45'26.3" N	019°26'33.4" E	160	811	TAK/TAK, YES/YES
Maszt na budynku/Mast on building	-	51°45'26.7" N	019°26'35.7" E	160	811	TAK/TAK, YES/YES
Wieżowiec z anteną/Building with antenna (99)	-	51°45'27.3" N	019°27'37.0" E	292	965	NIE/NIE, NO/NO
Wieżowiec z anteną/Building with antenna (97)	-	51°45'30.1" N	019°27'44.2" E	302	981	NIE/NIE, NO/NO
Wieżowiec z anteną/Building with antenna (98)	-	51°45'30.3" N	019°27'37.5" E	289	967	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna	-	51°45'37.6" N	019°27'33.3" E	324	1013	NIE/TAK, NO/YES

Poniższy wykaz zawiera obiekty charakterystyczne w rejonie lotniska ŁÓDŹ - LUBLINEK (EPLL). Obiekty te nie stanowią przeszkód lotniczych w otoczeniu lotniska, gdyż ich wysokość nie przekracza powierzchni ograniczających wysokość zabudowy oraz obiektów naturalnych w otoczeniu lotniska lub zlokalizowane są poza zasięgiem tych powierzchni. The data set presented below contains significant objects in the vicinity of ŁÓDŹ - LUBLINEK aerodrome (EPLL). However, these objects are not aerodrome obstacles as they do not penetrate the aerodrome obstacle limitation surfaces or are located beyond these surfaces.

Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie / Markings / LGT
			AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6
Komin/Chimney (37)	51°44'50.2" N	019°18'00.3" E	342	875	TAK/NIE, YES/NO

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

1.	Biuro MET Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Łódź-Lublinek.	Associated MET office Aeronautical Meteorological Station Łódź-Lublinek.
2.	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET H24	Hours of service/MET Office outside hours H24
3.	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okres ważności Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru 24 HR	Office responsible for TAF preparation/Period of validity Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Forecasting Office 24 HR

4.	Rodzaje prognoz lotniskowych/Przerwy między prognozami NIL	Trend forecast/Interval of issuance NIL
5.	Odprawy przedstartowe Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-42-687-5860.	Briefing and consultation provided Telephone consultations. Phone: +48-42-687-5860.
6.	Dokumentacja i stosowane języki METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. Pl, En	Flight documentation/Language(s) used METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. Pl, En
7.	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wylądowań Atmosferycznych PERUN.	Charts and other information available for briefing or consultation SWH, SWM, SWL Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Radar data, Satellite images, PERUN Lightning Detection System.
8.	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji Faks, internet.	Supplementary equipment available for providing information Fax, internet.
9.	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET TWR	ATS units provided with MET information TWR
10.	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.) Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Tel.: +48-42-687-5860 Tel. kom.: +48-504-112-465 Faks: +48-42-688-6933 E-mail: rshm.lodz@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	Additional information (limitation of services, etc.) Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-42-687-5860 Mobile: +48-504-112-465 Fax: +48-42-688-6933 E-mail: rshm.lodz@imgw.pl Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Forecasting Office Phones: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592 Fax: +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

EPLL 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 progru (ft) THR coordinates (WGS-84)/ RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progru 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
07L	71.00°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 54 F/A/X/T. CONC/ASPH	51°42'58.40"N 019°22'19.88"E 111.2	591.9 587.6
25R	251.00°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 54 F/A/X/T. CONC/ASPH	51°43'25.21"N 019°24'22.75"E 110.9	606.3 596.5
07R	71.00°GEO	700 x 175	Trawiasta/Grass	51°43'09.48"N 019°23'47.99"E 111.0	579.0
25L	251.00°GEO	700 x 175	Trawiasta/Grass	51°43'16.99"N 019°24'22.41"E 111.0	602.0

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY/Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11
07L	Patrz/See 2-1-1.	NIL	60 x 300	2620 x 300	Patrz: AD 2 EPLL 2-1-1/ See: AD 2 EPLL 2-1-1
25R	Patrz/See 2-1-1.	NIL	60 x 300	2620 x 300	Patrz: AD 2 EPLL 2-1-1/ See: AD 2 EPLL 2-1-1
07R	NIL	NIL	NIL	760 x 185	NIL
25L	NIL	NIL	NIL	760 x 185	NIL

Uwagi	Remarks
Kalibracja szczepności – aktualne wartości oraz sposób pomiaru są podawane w NOTAM.	Friction calibration - current values and measurement method are published by NOTAM.
RESA przy THR 07L: 120 x 90 m, RESA przy THR 25R: 210 x 90 m. Na odcinku 2425 - 2500 m RWY na kierunku 07 dla potrzeb manewru zawracania statków powietrznych wykonano pełną konstrukcję nawierzchni na całej szerokości (łącznie z poboczniami).	RESA next to THR 07L: 120 x 90 m, RESA next to THR 25R: 210 x 90 m. For backtrack manoeuvre within a distance of 2425 - 2500 m of RWY 07 full construction of pavement has been completed across the entire width of the RWY (including shoulders).
07L) Brak malowania na drodze startowej oznaczeń "lewy", "prawy" ("L", "R").	07L) No "left" ("L") and "right" ("R") letters are painted on the RWY.
25R) Brak malowania na drodze startowej oznaczeń "lewy", "prawy" ("L", "R").	25R) No "left" ("L") and "right" ("R") letters are painted on the RWY.
07R) Oznaczenia drogi startowej podane w kolumnie 1 nie są wymalowane na drogach startowych, gdyż są to trawiaste drogi startowe.	07R) RWY designations mentioned in column 1 are not painted on the RWYs since these are grass RWYs.
25L) Oznaczenia drogi startowej podane w kolumnie 1 nie są wymalowane na drogach startowych, gdyż są to trawiaste drogi startowe.	25L) RWY designations mentioned in column 1 are not painted on the RWYs since these are grass RWYs.

EPLL AD 2.13	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI	DECLARED DISTANCES
---------------------	-----------------------------	---------------------------

RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
07L	2500	2560	2500	2500
25R	2500	2560	2500	2500
07R	700	700	700	700
25L	700	700	700	700

Uwagi	Remarks
2.13.1 - Brak malowania na drodze startowej oznaczeń "lewy" ("L"), "prawy" ("R").	2.13.1 - No "left" ("L") and "right" ("R") letters are painted on the RWY.

EPLL 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			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
07L	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3° left	59	NIL
25R	ALPA ATA cat. I SFL	900 m LIH SFL 30 m - 900 m CAT I	G Światła identyfikacji progów (białe światła błyskowe) /Threshold identification lights (flashing white lights)	NIL	PAPI 3° left	52	NIL

RWY ID	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
07L	NIL	NIL	2500 m/60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL
25R	NIL	NIL	2500 m/60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
2.14.1 - Brak malowania na drodze startowej oznaczeń "lewy" ("L"), "prawy" ("R").	2.14.1 - No "left" ("L") and "right" ("R") letters are painted on the RWY

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

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz mapa AD 2 EPLL 1-1-1.	LDI location and lights/Anemometer location and lights LDI: NIL / Anemometer: see chart AD 2 EPLL 1-1-1.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła linii centralnych dróg kołowania TWY: "A", "B", "C"- światła krawędziowe - LIH, trzy stopnie intensywności.	TWY edge and centre line lighting TWYs: "A", "B", "C" - edge lights - LIH, three stages of intensity.
4.	Zasilanie rezerwowe włącznie z czasem przełączenia Zasilanie rezerwowe zgodne z wymogami ICAO.	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply conforms with ICAO requirements.
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPLL 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 rozporządalne długości NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi Procedury dla śmigłowców. Patrz punkt: EPLL AD 2.22.2.	Remarks Helicopter procedures. See point: EPLL AD 2.22.2.

EPLL 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 Languages
1	2	3	4
ŁÓDŹ/Lublinek CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51°39'28"N 019°09'31"E 51°42'28"N 019°07'54"E 51°45'17"N 019°08'10"E 51°48'18"N 019°18'48"E 51°49'22"N 019°24'51"E 51°50'13"N 019°36'07"E 51°44'15"N 019°39'23"E 51°39'39"N 019°23'52"E 51°38'01"N 019°17'21"E 51°37'54"N 019°15'47"E 51°39'28"N 019°09'31"E	1700 ft GND	[D]	ŁÓDŹ WIEŻA (124.225 MHz) PL ŁÓDŹ TOWER (124.225 MHz) EN

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

Uwagi	Remarks
CTR ŁÓDŹ/Lublinek aktywny w godzinach pracy organu TWR Łódź.	ŁÓDŹ/Lublinek CTR active during the operational hours of Łódź TWR.

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	Godziny pracy Hours of operation (UTC ¹⁾)
1	2	3	4
TWR	ŁÓDŹ WIEŻA ŁÓDŹ TOWER	124.225	0600-2200 (0500-2100)
ATIS	-	135.675	H24

Uwagi	Remarks
¹⁾ - patrz GEN 2.1.	¹⁾ - see GEN 2.1.

EPLL AD 2.19	RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS
--------------	--	-----------------------------------

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 of transmitting antenna coordinates (WGS-84)	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ILS GP	-	329.600 MHz	H24	51°43'24.9" N 019°24'02.5" E	---	Zasięg zgodny z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Range in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 50 ft GP 3.0°
ILS LOC (6°E/Jan 16)	LOD	110.500 MHz	H24	51°42'56.4" N 019°22'10.5" E	---	Zasięg zgodny z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Range in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. CAT. I

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 of transmitting antenna coordinates (WGS-84)	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVOR/DME (5°E/Aug 14)	LOZ	112.400 MHz CH71X	H24	51°46'33.9" N 019°37'29.3" E	240 m AMSL	Deklarowany zasięg operacyjny: 52NM/10000ft w sektorze 340°- 140°, 88NM/10000ft w sektorze 140°-340°. Możliwe ograniczenia w dostępności sygnału DVOR do wysokości 6000ft w sektorze 340°- 140°. Wszelkie odchylenia lub zakłócenia w pracy DVOR natychmiast zgłaszać do TWR EPLL. Designated operational range: 52NM/10000ft within sector 340°- 140°, 88NM/10000ft within sector 140°-340°. Possible limitations in availability of DVOR signal up to 6000ft within sector 340°-140°. Any deviation or disruption of DVOR signal shall be immediately reported to TWR EPLL.
DME	LOD	CH42X	H24	51°43'24.9" N 019°24'02.5" E	180 m AMSL	Deklarowany zasięg operacyjny: 25 NM (do FL100). Designated operational range: 25 NM (up to FL100).

Uwagi	Remarks
Deklarowany zasięg operacyjny DME LOZ: 43NM/10000ft w sektorze 007°-160°, 100NM/10000ft w sektorze 160°-007°. Możliwe ograniczenia w dostępności sygnału DME do wysokości 6000ft w sektorze 007°-160°. Wszelkie odchylenia lub zakłócenia w pracy DME natychmiast zgłaszać do TWR EPLL.	Designated operational range of DME LOZ: 43NM/10000ft within sector 007°-160°, 100NM/10000ft within sector 160°-007°. Possible limitations in availability of DME signal up to 6000ft within sector 007°-160°. Any deviation or disruption of DME signal shall be immediately reported to TWR EPLL.

EPLL AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE	LOCAL AERODROME REGULATIONS
--------------	-----------------------------	-----------------------------

Przed uruchomieniem silników na stanowisku postojowym załoga statku powietrznego nawiązuje łączność z TWR ŁÓDŹ w celu uzyskania zgody na uruchomienie oraz zezwolenia na lot, podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,
- informacje niezbędne dla odbycia lotu.

Na płycie postojowej wyznaczono stanowisko do odladzania statków powietrznych (patrz: AD 2 EPLL 1-1-1). Płaszczyna posiada oznakowanie poziome i oświetlenie linii kołowania na stanowisko. Korzystanie z płaszczyny do odladzania jest możliwe z zachowaniem poniższych zasad:

- a) Płaszczyna przeznaczona jest dla statków powietrznych kodu A, B, C.
- b) W związku z możliwością zalegania na nawierzchni (w niewielkiej ilości) płynu do odladzania, podczas wokolowania/wykolowania na/z płaszczyny może wystąpić okresowe obniżenie współczynnika szepności.
- c) Odladzanie statków powietrznych możliwe jest przy włączonych silnikach z zaciągniętymi hamulcami i w asyście koordynatora ruchu naziemnego (nie dotyczy statków powietrznych z wirującymi śmigłami).
- d) Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał o zakończeniu procedury odladzania.
- e) Z powodu ograniczonej przepustowości wydzielonej płaszczyny do odladzania, mogą wystąpić opóźnienia w realizacji procedury odladzania, dlatego dopuszczalne jest odladzanie statków powietrznych na wszystkich stanowiskach płyty postojowej.

Before start-up, the crew shall contact ŁÓDŹ TWR for start-up and en-route clearance, providing the following information:

- aircraft call sign,
- parking position number,
- essential information for conducting the flight.

De-icing stand is designated on APN (see: AD 2 EPLL 1-1-1). The de-icing pad has markings and taxiing line lighting. The following conditions are applied for use of the de-icing pad:

- a) De-icing pad is designated for ICAO Code A, B, C aircraft.
- b) Due to the possibility of remaining of de-icing liquid on the surface (in slight amounts), adhesion coefficient may be temporarily lowered during taxiing in/out from the de-icing pad.
- c) De-icing is possible with engines and parking brakes turned on and with the assistance of the marshaller (not applicable to aircraft with rotating propellers).
- d) Crew must be notified when de-icing has been completed.
- e) Since delays in fulfilling de-icing requests may occur due to limited capacity of designated de-icing pad, de-icing of aircraft is allowed on all apron stands.

EPLL AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
--------------	-------------------------------	----------------------------

NIL

NIL

EPLL AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
--------------	----------------	-------------------

2.22.1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA ŁÓDŹ zapewniana jest proceduralna służba kontroli zbliżania. Wektorowanie radarowe jest niedostępne.

W TMA ŁÓDŹ obowiązują procedury SID i STAR według nawigacji RNP 1 dla betonowych RWY 07 oraz RWY 25 lotniska ŁÓDŹ-LUBLINEK. 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 ŁÓDŹ 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. Takie statki powietrzne mogą się spodziewać wykonywania jednej z tras dolotowych do DVOR/DME LOZ opublikowanej na mapie AD 2 EPLL 5-2-1. W miarę możliwości ATC zapewnić będzie wykonanie lotu po najkrótszej bezpośredniej trasie/stosowanie skrótów.

W procedurach SID RNP 1 w TMA ŁÓDŹ 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 EPLL.

Po uzyskaniu zgody ATC, w celu przyspieszenia obsługi ruchu, statek powietrzny może samodzielnie ustabilizować się na kursie początkowym podejścia do RWY 25.

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 EPLL obowiązuje klasa D przestrzeni. Należy zachować ostrożność z uwagi na duży ruch VFR w CTR EPLL, szczególnie w przypadku utraty łączności ruchu VFR, który może oczekiwać na punktach VFR: YANKEE na północ od lotniska oraz SIERRA na południe od lotniska na wysokości 1500 ft AMSL zgodnie z punktem AD 2 EPLL 2.22.1.6.

2.22.1.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

2.22.1.1.1 PROCEDURA OGÓLNA PODCZAS WYKONYWANIA LOTÓW INNYCH NIŻ WEDŁUG SID I STAR ORAZ DLA STATKÓW POWIETRZNYCH NIEDOPUSZCZONYCH DO WYKONYWANIA OPERACJI STAR RNP 1

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazanym przez ATC poziomie lotu do DVOR/DME LOZ. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 25 (ILS or LOC RWY 25 lub VOR RWY 25), po czym wykonać podejście i lądowanie na najdogodniejszej betonowej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

2.22.1.1.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG SID

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID. Po 3 minutach wznieść się do poziomu lotu zgodnie z FPL.

2.22.1.1.3 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG STAR

STATKI POWIETRZNE DOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNP 1:

- W przypadku gdy STAR został przydzielony i załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz według przydzielonego STAR, po czym wykonać podejście (według ILS lub VOR lub RNAV GNSS) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości na mapach STAR.

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the ŁÓDŹ TMA, procedural approach control service is provided. Radar vectoring is not available.

Within the ŁÓDŹ TMA, RNP 1 SID and STAR procedures are applicable for concrete RWY 07 and RWY 25 at ŁÓDŹ-LUBLINEK aerodrome. The RNP STAR procedures terminate at the IAFs of instrument approach procedures for RWY 07 and RWY 25.

The SID and STAR procedures within the ŁÓDŹ TMA were designed according to PBN RNP 1 criteria. The procedures may be flown without restrictions only by aircraft approved for RNP 1 operations.

Aircraft not approved for RNP 1 operations shall report this upon first radio contact with ATC. Such aircraft may expect instructions to follow one of arrival routes to the LOZ DVOR/DME detailed on chart AD 2 EPLL 5-2-1. Whenever possible, ATC will provide direct routing/shortcuts.

For the SID RNP 1 procedures within the ŁÓDŹ 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 EPLL.

After receiving an ATC clearance, an aircraft may, for traffic expedition, be aligned with the heading of the initial approach to RWY 25.

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

It should be noted that the EPLL CTR is covered by Class D airspace. Caution should be kept due to high VFR traffic density within the EPLL CTR, especially in the event of radio communication failure in VFR traffic that may hold at the VFR points: YANKEE to the north and SIERRA to the south of the aerodrome at an altitude of 1500 ft AMSL, according to point AD 2 EPLL 2.22.1.6.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

GENERAL PROCEDURE DURING FLIGHTS OTHER THAN SIDs OR STARs AND FOR AIRCRAFT NOT APPROVED FOR STAR RNP 1 OPERATIONS

Set the transponder to 7600 and continue to the LOZ DVOR/DME at the flight level last assigned by ATC. Overhead the LOZ DVOR, descend to an altitude of 3000 ft, then execute an instrument approach to RWY 25 (ILS or LOC RWY 25, or VOR RWY 25) and land on the most convenient RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON SIDs

Set the transponder to 7600. Continue according to the assigned and confirmed SID. After 3 minutes, climb to the FPL flight level.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON STARs

AIRCRAFT APPROVED FOR RNAV 1 OPERATIONS:

- 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. The descent shall be performed after 2 minutes from setting 7600, in accordance with the vertical restrictions specified on the STAR charts.

- b) W przypadku gdy STAR nie został przydzielony, ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazanym przez ATC poziomie lotu do DVOR/DME LOZ. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 25 (ILS or LOC RWY25 lub VOR RWY25), po czym wykonać lądowanie na najdogodniejszej betonowej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

UWAGA

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

2.22.1.2 PODEJŚCIA IFR NA RWY 25

W odniesieniu do ICAO Doc 8168 t.II, część 1, dział 4, rozdział 5, punkt 5.4.6 w następujących procedurach podejścia do lądowania dla lotniska ŁÓDŹ-LUBLINEK jest przebijana przez przeszkody lotnicze powierzchnia VSS (Visual Segment Surface – powierzchnia ograniczająca segmentu z widocznością):

- ILS or LOC RWY 25 CAT A/B/C/D;
- VOR RWY25 CAT A/B/C/D;
- RNAV (GNSS) RWY 25 CAT A/B/C/D.

Parametry przeszkód przebijających VSS są następujące:

Grupa drzew: 51°43'31.8"N 019°24'47.1"E 657ft AMSL, 54ft AGL

Grupa drzew wraz z zabudowaniami: 51°43'22.8"N 019°24'39.0"E 671ft AMSL, 61ft AGL

Las: 51°43'27.1"N 019°24'57.3"E 679ft AMSL, 79ft 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.

2.22.1.3 LOTY SZKOLNE

Loty szkolne IFR w CTR i TMA ŁÓDŹ-LUBLINEK mogą być wykonane po ich uprzednim zgłoszeniu i uzyskaniu zezwolenia na ich wykonanie od TWR EPLL.

2.22.2 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR**2.22.2.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odłotach VFR do/z CTR ŁÓDŹ-LUBLINEK:**

CHARLIE	51°43'55"N 018°57'13"E (miejsowość Choszczewo - skrzyżowanie)
ECHO	51°48'00"N 019°38'10"E (hala przemysłowa w miejscowości Teolin)
GOLF	51°41'26"N 019°08'02"E (stacja nadawcza BTS GSM w miejscowości Pelagia)
HOTEL	51°38'16"N 019°16'17"E (skrzyżowanie DK 14 z S14; 0,5 NM na zachód od miejscowości Chechło Drugie)
KILO	51°43'43"N 019°48'38"E (południowa strona miejscowości Kuluszki)
LIMA	51°48'34"N 019°17'10"E (hale przemysłowe 1 NM na południowy zachód od Aleksandrowa Łódzkiego)
ROMEO	51°38'20"N 019°29'55"E (skrzyżowanie DK 1 z S8 na południe od miejscowości Rzgów)
SIERRA	51°41'25"N 019°26'36"E (południowy skraj stawów)
WHISKEY	51°44'40"N 019°07'12"E (miejsowość Kwiatkowice przy DK 710)
X-RAY	51°53'30"N 019°38'06"E (skrzyżowanie autostrad A1 i A2)
YANKEE	51°44'55"N 019°21'00"E (sklep Kaufland 1 NM na wschód od Konstantinowa Łódzkiego)

2.22.2.2 Dołoty i odłoty VFR (patrz AD 2 EPLL 7-2-1) do/z lotniska ŁÓDŹ - LUBLINEK odbywają się po następujących trasach:

- b) If no STAR was assigned, set the transponder to 7600 and continue to the LOZ DVOR/DME at the last assigned flight level. Overhead the DVOR, descend to an altitude of 3000 ft, then carry out an instrument approach to RWY 25 (ILS or LOC RWY 25, or VOR RWY 25) and land on the most convenient RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

NOTE

In all cases, particular attention shall be kept due to VFR flights that may hold at the VFR points: YANKEE to the north and SIERRA to the south of the aerodrome. Visual circling is allowed only on the northern side of the aerodrome.

RWY 25 IFR APPROACHES

As regards ICAO Doc 8168 Vol. II, Part 1, Section 4, Chapter 5, Item 5.4.6, the following approach procedures for ŁÓDŹ-LUBLINEK aerodrome involve penetration of the Visual Segment Surface by aeronautical obstacles:

- ILS or LOC RWY 25 CAT A/B/C/D;
- VOR RWY25 CAT A/B/C/D;
- RNAV (GNSS) RWY 25 CAT A/B/C/D.

The parameters of the penetrating obstacles are as follows:

Group of trees: 51°43'31.8"N 019°24'47.1"E 657ft AMSL, 54ft AGL

Group of trees and buildings: 51°43'22.8"N 019°24'39.0"E 671ft AMSL, 61ft AGL

Forest: 51°43'27.1"N 019°24'57.3"E 679ft AMSL, 79ft 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.

TRAINING FLIGHTS

IFR training flights within the CTR and ŁÓDŹ-LUBLINEK TMA after prior notification and obtaining clearance from EPLL TWR.

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

List of VFR navigation points used for arrivals/departures to/from the ŁÓDŹ-LUBLINEK CTR:

CHARLIE	51°43'55"N 018°57'13"E (Choszczewo town - intersection)
ECHO	51°48'00"N 019°38'10"E (industrial hall in Teolin town)
GOLF	51°41'26"N 019°08'02"E (BTS GSM transceiver station in Pelagia town)
HOTEL	51°38'16"N 019°16'17"E (intersection of DK 14 and S14 roads; 0.5 NM to the west of Chechło Drugie town)
KILO	51°43'43"N 019°48'38"E (southern side of Kuluszki town)
LIMA	51°48'34"N 019°17'10"E (industrial halls 1 NM to the south west of Aleksandrów Łódzki town)
ROMEO	51°38'20"N 019°29'55"E (intersection of DK 1 and S8 roads to the south of Rzgów town)
SIERRA	51°41'25"N 019°26'36"E (southern edge of ponds)
WHISKEY	51°44'40"N 019°07'12"E (Kwiatkowice town near DK 710 road)
X-RAY	51°53'30"N 019°38'06"E (intersection of A1 and A2 motorways)
YANKEE	51°44'55"N 019°21'00"E (Kaufland 1 NM to the east of Konstantinów Łódzki town)

VFR arrivals and departures (see AD 2 EPLL 7-2-1) to/from ŁÓDŹ - LUBLINEK aerodrome are conducted along the following VFR routes:

<p>Trasa VFR nr 1: punkt CHARLIE - punkt WHISKEY - punkt LIMA - punkt YANKEE - lotnisko ŁÓDŹ-LUBLINEK;</p> <p>Trasa VFR nr 2: punkt LIMA - punkt YANKEE - lotnisko ŁÓDŹ - LUBLINEK;</p> <p>Trasa VFR nr 3: punkt X-RAY - punkt LIMA - punkt YANKEE - lotnisko ŁÓDŹ - LUBLINEK;</p> <p>Trasa VFR nr 4: punkt KILO - punkt SIERRA - lotnisko ŁÓDŹ-LUBLINEK. Trasa dostępna po uzyskaniu zezwolenia TWR EPLL;</p> <p>Trasa VFR nr 5: punkt ROMEO - punkt SIERRA - lotnisko ŁÓDŹ - LUBLINEK.</p> <p>Trasa VFR nr 6: punkt KILO - punkt ROMEO - punkt SIERRA - lotnisko ŁÓDŹ-LUBLINEK.</p> <p>Loty po trasach VFR w przestrzeni kontrolowanej EPLL i w kręgu oczekiwania należy wykonywać na wysokości nie większej niż 1500 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.</p> <p>2.22.2.3 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:</p> <p>a) wlot w CTR/TMA ŁÓDŹ/Lublinek odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez TWR ŁÓDŹ. Zezwolenie może być przekazane przez FIS WARSZAWA;</p> <p>b) Jeżeli informator FIS WARSZAWA nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z TWR ŁÓDŹ przed wlotem do CTR/TMA ŁÓDŹ-LUBLINEK.</p> <p>2.22.2.4 Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami: SIERRA lub YANKEE. Procedurę oczekiwania należy wykonywać na wysokości nie większej niż 1500 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.</p> <p>2.22.2.5 Start w CTR ŁÓDŹ-LUBLINEK z miejsca innego niż lotnisko ŁÓDŹ - LUBLINEK jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR ŁÓDŹ. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłocznie nawiązanie łączności z TWR ŁÓDŹ.</p> <p>2.22.2.6 Utrata łączności w locie VFR</p> <p>2.22.2.6.1 Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR/TMA ŁÓDŹ-LUBLINEK, wlot do CTR/TMA ŁÓDŹ-LUBLINEK jest zabroniony.</p> <p>2.22.2.6.2 Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR/TMA ŁÓDŹ-LUBLINEK i nastąpi utrata łączności w locie, należy:</p> <p>a) w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:</p> <ul style="list-style-type: none">- wykonać dolot do punktu YANKEE i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska ŁÓDŹ - LUBLINEK;- 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 YANKEE 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 YANKEE 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. <p>b) w czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:</p> <ul style="list-style-type: none">- wykonać dolot do punktu SIERRA i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska ŁÓDŹ - LUBLINEK;- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;	<p>VFR route No. 1: CHARLIE point - WHISKEY point - LIMA point - YANKEE point - ŁÓDŹ-LUBLINEK aerodrome;</p> <p>VFR route No. 2: LIMA point - YANKEE point - ŁÓDŹ - LUBLINEK aerodrome;</p> <p>VFR route No. 3: X-RAY point - LIMA point - YANKEE point - ŁÓDŹ - LUBLINEK aerodrome;</p> <p>VFR route No. 4: KILO point - SIERRA point - ŁÓDŹ-LUBLINEK aerodrome. Route available after obtaining permission from EPLL TWR;</p> <p>VFR route No. 5: ROMEO point - SIERRA point - ŁÓDŹ - LUBLINEK aerodrome.</p> <p>VFR route No. 6: KILO point - ROMEO point - SIERRA point - ŁÓDŹ-LUBLINEK aerodrome.</p> <p>Flights along VFR routes within EPLL controlled airspace and in a holding pattern circle shall be conducted at an altitude not higher than 1500 ft AMSL, unless cleared otherwise by ATC.</p> <p>Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:</p> <p>a) Entry into the ŁÓDŹ-LUBLINEK CTR/TMA may be performed upon clearance issued by ŁÓDŹ TWR. The clearance may be received from WARSZAWA FIS;</p> <p>b) If not instructed otherwise by WARSZAWA FIS, radio communication shall be established with ŁÓDŹ TWR before entering the ŁÓDŹ-LUBLINEK CTR/TMA.</p> <p>In the case of congestion of air traffic, an aircraft flying under VFR may expect holding over one of the following points: SIERRA or YANKEE. Holding procedure shall be conducted at an altitude not higher than 1500 ft AMSL, unless cleared otherwise by ATC.</p> <p>Departure within the ŁÓDŹ-LUBLINEK CTR, from a place other than ŁÓDŹ - LUBLINEK aerodrome is possible after obtaining clearance from ŁÓDŹ 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 ŁÓDŹ TWR shall be established immediately.</p> <p>Radio communication failure in VFR flights</p> <p>If radio communication fails before reaching the ŁÓDŹ-LUBLINEK CTR/TMA, entry is forbidden.</p> <p>If radio communication fails in flight after obtaining clearance for entry into the ŁÓDŹ-LUBLINEK CTR/TMA, the crew shall:</p> <p>a) when arriving and approaching from the northern side of the aerodrome:</p> <ul style="list-style-type: none">- make an approach to reach YANKEE point and await visual signals given from the aerodrome control tower of ŁÓDŹ - LUBLINEK aerodrome;- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival, and holding;- after receiving a green visual continuous 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 YANKEE 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 YANKEE 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. <p>b) when arriving and approaching from the southern side of the aerodrome:</p> <ul style="list-style-type: none">- make an approach to reach SIERRA point and await visual signals given from the aerodrome control tower of ŁÓDŹ - LUBLINEK aerodrome;- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival, and holding;
---	---

- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- 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 **YANKEE/SIERRA** na wysokości 1500 ft AMSL z uwagą na loty po okręgu.

2.22.2.6.3 Jeśli to możliwe powyższe zasady dotyczą również szybowców i innych statków powietrznych bez napędu.

2.22.3 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:

- wyłącznie w porze dziennej;
- z dala od chmur i z widocznością terenu;
- widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców - nie mniejsza niż 800 m;
- pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft;
- z prędkością przyrządową (IAS) 140 kts 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.

2.22.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

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

Po lądowaniu następuje kołowanie/podlot na płytę postojową lub stanowisko postojowe portu lotniczego. Śmigłowce, które startują/lądują na terenie Wojskowych Zakładów Lotniczych, nie są zobowiązane do wykonywania podejścia do RWY w użyciu, tylko bezpośrednio do miejsca startu i lądowania na terenie WZL.

Śmigłowce LPR po lądowaniu wykonują podlot wzdłuż TWY A, następnie powietrzną TWY S do Bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego filii Łódź, położonej w północno-wschodniej części lotniska ŁÓDŹ-LUBLINEK, oznaczonej na mapie AD 2 EPLL 1-1-1.

2.22.5 ZMNIEJSZONE MINIMA SEPARACJI NA RWY 07L/25R

Na lotnisku mogą być stosowane zmniejszone minima separacji na RWY 07L/25R dla statków powietrznych kategorii 1 (statki powietrzne śmigłowe jednosilnikowe o maksymalnej poświadczonej masie startowej 2000 kg lub mniejszej) zgodnie z Doc 4444, 7.11.

- after receiving a green visual continuous signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- after receiving a red visual signal hold over **SIERRA** point until receiving a 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 **SIERRA** 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.

c) if possible, hold over **YANKEE/SIERRA** point at 1500 ft AMSL, paying attention to flights in the traffic circuit.

These rules also apply to gliders and other non-powered aircraft, if possible.

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 clears 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.

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters conducting an IFR or VFR approach to ŁÓDŹ-LUBLINEK aerodrome perform landing on the runway in use as Category A aeroplanes in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

After landing, taxiing/air taxiing is conducted to an apron or aircraft stand of the airport. Helicopters which take-off/land at the Wojskowe Zakłady Lotnicze site are not obliged to approach the runway in use but the direct place of take-off and landing at the Wojskowe Zakłady Lotnicze site.

After landing, air rescue helicopters air taxi along TWY A, then TWY S to the base of the Łódź Branch of the Polish Medical Air Rescue located in the north-eastern part of ŁÓDŹ-LUBLINEK aerodrome depicted on chart AD 2 EPLL 1-1-1.

REDUCED SEPARATION MINIMA ON RWY 07L/25R

At the aerodrome, reduced separation minima may be applied on RWY 07L/25R for Category 1 aircraft (single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less) as specified in ICAO Doc 4444, 7.11.

Należy zwrócić uwagę na możliwość wystąpienia lądowania statku powietrznego kategorii 1 jeżeli odlatujący statek powietrzny kategorii 1 lub 2 (statki powietrzne śmigłowe jednosilnikowe o maksymalnej poświadczonej masie startowej większej niż 2000 kg ale mniejszej niż 7000 kg; oraz statki powietrzne śmigłowe dwusilnikowe o maksymalnej poświadczonej masie startowej mniejszej niż 7000 kg) przekroczył skrzyżowanie RWY z drogą techniczną do Lotniskowej Straży Pożarnej (około 1250 m od progu RWY) jest w powietrzu lub jest w ruchu i opuści RWY bez zawracania.

Należy zwrócić uwagę na możliwość wystąpienia odlotu statku powietrznego kategorii 1, gdy poprzedzający odlatujący statek powietrzny jest kategorii 1 lub 2, jest w powietrzu i przekroczył skrzyżowanie RWY z drogą techniczną do Lotniskowej Straży Pożarnej.

Uwaga:

Załogi statków powietrznych planujące wykonywać niestandardowe manewry na drodze startowej, szczególnie w lotach szkolnych, muszą uzyskać zgodę ATC najwcześniej jak to jest możliwe.

Attention should be paid to possible Category 1 aircraft landings when a departing Category 1 aircraft or Category 2 aircraft (single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of more than 2000 kg but less than 7000 kg; and twin-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of less than 7000 kg) has crossed the intersection of the RWY with the access road to the fire station (about 1250 m from RWY THR), is airborne or moving and will exit the RWY without turning back.

Attention should be paid to possible Category 1 aircraft departures when a preceding Category 1 or Category 2 aircraft is airborne and has crossed the intersection of the RWY with the access road to the fire station.

Note:

Flight crews intending to carry out non-standard manoeuvres on the RWY, especially during training flights, have to obtain ATC permission as early as possible.

EPLL AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION																														
	<p>Na powierzchni drogi startowej przed THR 07 wprowadzono oznakowanie poziome płaszczyzny do zawracania dla samolotów.</p> <p>W celu ułatwienia zawracania statków powietrznych, pierwsza para lamp krawędziowych drogi startowej przy THR 07 typu zagłębionego.</p> <p>Nośność nawierzchni poboczy na odcinku 75 m od THR 07 taka sama jak RWY.</p> <p>W części południowo-wschodniej lotniska, w pobliżu trawiastej drogi startowej 07R/25L, wyznaczono trawiastą płytę postojową. Płyta przeznaczona jest dla stałych użytkowników lotniska ruchu General Aviation. Wyznaczona za pomocą niebieskich chorągiewek. Odpowiedzialność za kołowanie i utrzymanie należytej separacji pomiędzy statkami powietrznymi ponoszą użytkownicy.</p> <p>ZGŁASZANIE ZAUWAŻONYCH ZAGROZEŃ</p> <p>Zarządzający lotniskiem Łódź - Lublinek zwraca się z prośbą o zgłaszanie zauważonych zagrożeń w postaci:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przeszkód lotniczych i możliwości powstania wzbudzonej turbulencji; - stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł; - oślepienia powodowanego dużymi, wysoce odbłaskowymi powierzchniami; - źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozorowania; - nielotniczych świateł naziemnych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgłaszane, ekranowane lub w inny sposób zmodyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia; - inne potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego. <p>Zgłoszenia należy przekazywać na e-mail: sms@airport.lodz.pl</p> <p>ZMIANA WYSOKOŚCI POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH WYSOKOŚĆ ZABUDOWY W REJONIE LOTNISKA</p> <p>Dokonano zmiany wysokości powierzchni ograniczających wysokość zabudowy w rejonie lotniska, polegającej na podniesieniu górnej granicy płaszczyzny do 1312 ft AMSL w strefie opisanej punktami o współrzędnych geograficznych:</p> <table border="0"> <tr> <td>A.</td> <td>51°45'39,2"N</td> <td>19°25'43,5"E</td> </tr> <tr> <td>B.</td> <td>51°45'50"N</td> <td>19°28'34,2"E</td> </tr> <tr> <td>C.</td> <td>51°45'35,8"N</td> <td>19°28'37,2"E</td> </tr> <tr> <td>D.</td> <td>51°44'57"N</td> <td>19°27'22,9"E</td> </tr> <tr> <td>E.</td> <td>51°44'50,1"N</td> <td>19°26'17,4"E</td> </tr> </table> <p>Wewnątrz strefy oznakowane będą przeszkody trasowe o wysokości powyżej 328 ft AGL.</p>	A.	51°45'39,2"N	19°25'43,5"E	B.	51°45'50"N	19°28'34,2"E	C.	51°45'35,8"N	19°28'37,2"E	D.	51°44'57"N	19°27'22,9"E	E.	51°44'50,1"N	19°26'17,4"E	<p>The RWY surface before THR 07 is provided with a turn pad marking for aeroplanes.</p> <p>To facilitate a backtrack manoeuvre, the first pair of the edge lights next to THR 07 are inset lights.</p> <p>The strength of the runway shoulders on the first 75 m from THR 07 is the same as the strength of the RWY.</p> <p>In the south-eastern part of the aerodrome, near the grass RWY 07R/25L, a grass APN is designated. The APN is intended for use by the aerodrome regular general aviation users. It is delineated by blue flags. Responsibility for the taxiing and maintaining proper separation between aircraft shall be held by the users.</p> <p>REPORTING OF IDENTIFIED HAZARDS</p> <p>The administration of Łódź - Lublinek aerodrome asks for reporting identified hazards such as:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aeronautical obstacles and possible induced turbulence; - hazardous, confusing or misleading lights; - dazzle created by large highly reflective surfaces; - sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may disturb aeronautical communications, navigation and surveillance systems or negatively affect their efficiency; - non-aeronautical ground-based lights close to the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be reported, screened or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard; <p>- other potential hazards to the safety of air traffic.</p> <p>Reports are to be sent to the e-mail address: sms@airport.lodz.pl</p> <p>CHANGE OF THE ALTITUDE OF OBSTACLE LIMITATION SURFACES WITHIN THE AREA OF AERODROME</p> <p>Changes have been made to the altitude of obstacle limitation surfaces within the area of aerodrome. The change involves an increase of the upper limit of the surfaces of up to 1312 ft AMSL within the area determined by geographical coordinates:</p> <table border="0"> <tr> <td>A.</td> <td>51°45'39.2"N</td> <td>19°25'43.5"E</td> </tr> <tr> <td>B.</td> <td>51°45'50"N</td> <td>19°28'34.2"E</td> </tr> <tr> <td>C.</td> <td>51°45'35.8"N</td> <td>19°28'37.2"E</td> </tr> <tr> <td>D.</td> <td>51°44'57"N</td> <td>19°27'22.9"E</td> </tr> <tr> <td>E.</td> <td>51°44'50.1"N</td> <td>19°26'17.4"E</td> </tr> </table> <p>The enroute obstacles higher than 328 ft AGL will be marked within the area.</p>	A.	51°45'39.2"N	19°25'43.5"E	B.	51°45'50"N	19°28'34.2"E	C.	51°45'35.8"N	19°28'37.2"E	D.	51°44'57"N	19°27'22.9"E	E.	51°44'50.1"N	19°26'17.4"E
A.	51°45'39,2"N	19°25'43,5"E																														
B.	51°45'50"N	19°28'34,2"E																														
C.	51°45'35,8"N	19°28'37,2"E																														
D.	51°44'57"N	19°27'22,9"E																														
E.	51°44'50,1"N	19°26'17,4"E																														
A.	51°45'39.2"N	19°25'43.5"E																														
B.	51°45'50"N	19°28'34.2"E																														
C.	51°45'35.8"N	19°28'37.2"E																														
D.	51°44'57"N	19°27'22.9"E																														
E.	51°44'50.1"N	19°26'17.4"E																														

EPLL AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPLL 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO

AD 2 EPLL 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 07/25 RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 07/25 RNP 1 (GNSS) Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPLL 4-2-1-0	RWY 07	RWY 07
AD 2 EPLL 4-2-2-0	RWY 25	RWY 25
AD 2 EPLL 5-2-1	Mapa obszaru kontrolowanego lotniska - ICAO Trasy dolotowe i tranzytowe TMA ŁÓDŹ RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	Area Chart - ICAO Arrival and Transit Routes - ICAO TMA ŁÓDŹ RNP 1 (GNSS) Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPLL 5-3-1-0	RWY 07	RWY 07
AD 2 EPLL 5-3-2-0	RWY 25 Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 25 Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPLL 6-1-1	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 6-2-1	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 6-2-3	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 6-6-1-1	RNAV (GNSS) RWY 07 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 6-6-2-1	RNAV (GNSS) RWY 25 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 7-2-1	Trasy dolotowe i odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes