

EPMO AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA I NAZWA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
EPMO - WARSZAWA/Modlin		

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

1.	ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja lotniska 52°27'04"N 020°39'07"E	ARP - WGS-84 coordinates and site at AD 52°27'04"N 020°39'07"E
2.	Odległość, kierunek od miasta 6 km (3.24 NM) 127°GEO od Nowego Dworu Mazowieckiego.	Direction and distance from city 6 km (3.24 NM) 127°GEO FM Nowy Dwór Mazowiecki.
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 344 ft/21.5°C	Elevation/Reference temperature 344 ft/21.5°C
4.	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 102 ft	Geoid undulation at AD ELEV PSN 102 ft
5.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 5°E (2015)/ 8'E	MAG VAR/Annual change 5°E (2015)/ 8'E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, teleks, AFS Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. ul. Gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Tel.: +48-22-346-4000 Faks: +48-22-346-4005 E-mail: info@modlinairport.pl www.modlinairport.pl	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. ul. Gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Phone: +48-22-346-4000 Fax: +48-22-346-4005 E-mail: info@modlinairport.pl www.modlinairport.pl
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi <u>Dyżurny Operacyjny Portu:</u> Tel.: +48-22-346-4450 +48-22-346-4451 Faks: +48-22-346-4479 Tel. kom.: +48-609-225-592 E-mail: dopl@modlinairport.pl <u>AFIS:</u> Tel.: +48-22-346-4470 Faks: +48-22-346-4479 Tel. kom.: +48-609-225-592 E-mail: afis@modlinairport.pl <u>Koordynatorzy ruchu naziemnego:</u> Tel.: +48-22-346-4480 Tel. kom.: +48-506-611-730 E-mail: krln@modlinairport.pl <u>TWR:</u> Tel.: +48-22-574-5518 +48-22-574-5519 Faks: +48-22-346-4479 E-mail: epmo@pansa.pl <u>Biuro ds. Ochrony:</u> Tel.: +48-22-346-4750 Tel. kom.: +48-502-571-160 E-mail: wso_sol@modlinairport.pl W przypadku awarii centrali 346-xxxx należy zmienić numer centrali na 326-xxxx.	Remarks <u>Aerodrome Duty Officer:</u> Phone: +48-22-346-4450 +48-22-346-4451 Fax: +48-22-346-4479 Mobile: +48-609-225-592 E-mail: dopl@modlinairport.pl <u>AFIS:</u> Phone: +48-22-346-4470 Fax: +48-22-346-4479 Mobile: +48-609-225-592 E-mail: afis@modlinairport.pl <u>Marshalls:</u> Phone: +48-22-346-4480 Mobile: +48-506-611-730 E-mail: krln@modlinairport.pl <u>TWR:</u> Phone: +48-22-574-5518 +48-22-574-5519 Fax: +48-22-346-4479 E-mail: epmo@pansa.pl <u>Security Office:</u> Phone: +48-22-346-4750 Mobile: +48-502-571-160 E-mail: wso_sol@modlinairport.pl In case of switchboard failure, dial the prefix 326-xxxx instead of 346-xxxx.

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

1.	Zarządzający lotniskiem H24	Aerodrome Administration H24
2.	Służby celne i paszportowe H24	Customs and immigration H24

3.	Służby medyczne i sanitarne H24 Graniczna Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna: MON-SAT 0725-1500 (0625-1400).	Health and sanitation H24 Border Sanitary and Epidemiological Station: MON-SAT 0725-1500 (0625-1400).
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 TWR: MON-FRI, SUN 0500-2300 (0400-2200) SAT 0500-2359 (0400-2259) AFIS: poza godzinami pracy TWR.	ATS TWR: MON-FRI, SUN 0500-2300 (0400-2200) SAT 0500-2359 (0400-2259) AFIS: Outside TWR working hours.
8.	Tankowanie H24	Fuelling H24
9.	Obsługa H24	Handling H24
10.	Ochrona H24	Security H24
11.	Odladzanie W czasie godzin pracy TWR.	De-icing During the operational hours of TWR.
12.	Uwagi Aktualne godziny pracy TWR i AFIS podawane są w NOTAM. 1) - patrz GEN 2.1	Remarks Current working hours of TWR and AFIS are published by NOTAM. 1) - see GEN 2.1

EPMO AD 2.4	SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
1.	Srodki załadowcze transportery taśmowe przyczepy do bagażu ciągniki elektryczne do przewozu bagażu ciągniki spalinowe do transportu przyczep z bagażem urządzenie "Ambulift" dla niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich	Cargo-handling facilities self-propelled belt loaders baggage carts electric ramp tractors diesel ramp tractors "Ambulift" device for disabled passengers on wheelchairs
2.	Rodzaje paliwa i oleju JET A-1 AVGAS	Fuel/Oil types JET A-1 AVGAS
3.	Urządzenia do tankowania/Pojemność JET A-1: 18000 L, 28000 L, 34000 L, 36000 L, 58000 L AVGAS: 8000 L	Fuelling facilities/Capacity JET A-1: 18000 L, 28000 L, 34000 L, 36000 L, 58000 L AVGAS: 8000 L
4.	Urządzenia do odladzania "Elephant" - 2	De-icing facilities "Elephant" - 2
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych Maksymalnie do MTOW 5700 kg.	Repair facilities for visiting aircraft Up to MTOW 5700 kg.
7.	Uwagi LS Airport Services S.A. Kierownik zmiany: Tel. +48-22-206-9555 Tel. kom.: +48-691-520-001 Częstotliwość: 131,410 MHz E-mail: verawmi@lsas.aero SITA: WMIVRXH Tankowanie ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Tel.: +48-24-286-8057 Tel. kom.: +48-695-780-403 E-mail: dlwmi@orlen.pl Filia.WMI@orlen.pl www.orlenaviation.pl	Remarks LS Airport Services S.A. Duty Manager: Phone: +48-22-206-9555 Mobile: +48-691-520-001 Frequency: 131.410 MHz E-mail: verawmi@lsas.aero SITA: WMIVRXH Fuelling ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Phone: +48-24-286-8057 Mobile: +48-695-780-403 E-mail: dlwmi@orlen.pl Filia.WMI@orlen.pl www.orlenaviation.pl

<p>Akceptowane są następujące formy płatności za paliwo:</p> <p>Avgas: a) gotówka, b) karty kredytowe i płatnicze: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB,</p> <p>Jet A-1: a) gotówka, b) karty kredytowe i płatnicze: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB, c) karty paliwowe: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS.</p>	<p>The following forms of payment for fuel are accepted:</p> <p>Avgas: a) cash, b) credit and payment cards: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB,</p> <p>Jet A-1: a) cash, b) credit and payment cards: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB, c) fuel carnets: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS.</p>
---	---

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

1.	Hotele W mieście.	Hotels In the city.
2.	Restauracje W mieście, bufety w terminalu pasażerskim.	Restaurants In the city, snack-bars in the passenger terminal.
3.	Środki transportu Taksówki, komunikacja miejska (PKS).	Transportation Taxi, municipal transport: Polish bus transport operator (PKS).
4.	Pomoc medyczna Pierwsza pomoc na lotnisku.	Medical facilities First aid at the aerodrome.
5.	Usługi bankowe i pocztowe W mieście, bankomat i kantor wymiany walut w terminalu pasażerskim.	Bank and Post office In the city, cash dispenser and exchange office in the passenger terminal.
6.	Informacja turystyczna NIL	Tourist office NIL
7.	Uwagi Informacja Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin Sp. z o.o. Tel.: +48-22-346-4363 Infolinia: +48-801-801-880 +48-22-315-1880 (dla dzwoniących z telefonów komórkowych i z zagranicy)	Remarks Information for passengers Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. Phone: +48-22-346-4363 Callcentre: +48-801-801-880 +48-22-315-1880 (if calling on a mobile phone or from abroad)

EPMO AD 2.6	SŁUŻBA RATOWNICZA I PRZECIWOŻAROWA	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
-------------	------------------------------------	-----------------------------------

1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 7 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 7 ICAO
2.	Wyposażenie ratownicze pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 3 samochód operacyjny - ruchome stanowisko kierowania - 1 ambulans - 1 łódź ratownicza - 1.	Rescue equipment rescue and fire fighting vehicles - 3 operational vehicle - movable control post - 1 ambulance - 1 rescue boat - 1.
3.	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych Maksymalnie do MTOW 5700 kg. Ciągniki; Poduszki pneumatyczne.	Capability for removal of disabled aircraft Up to MTOW 5700 kg. Tractors; Air cushions.
4.	Uwagi Tel.: +48-22-346-4545 +48-22-346-4548 Tel. kom.: +48-508-652-083 E-mail: lsrg@modlinairport.pl	Remarks Phone: +48-22-346-4545 +48-22-346-4548 Mobile: +48-508-652-083 E-mail: lsrg@modlinairport.pl

EPMO AD 2.7	SEZONOWA DOSTĘPNOŚĆ LOTNISKA I OCZYSZCZANIE	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING
-------------	---	----------------------------------

1.	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania zestaw do odśnieżania (plug, szczotka, dmuchawa) - 8, plug na ciągniku rolniczym - 3, plug wirnikowy - 2, rozsiewalnik - 3, opryskiwacz - 3.	Types of clearing equipment snow removal set (plough, runway sweeper, blower) - 8, tractor-mounted snow plough - 3, rotary plough - 2, spreader - 3, sprayer - 3.
2.	Kolejność oczyszczania TWY B, RWY, TWY: A1, C, A2, D, A3, E, APN 1, APN SW, APN GA2, APN GA1, TWY W, FATO, TWY S, APN GA 3.	Clearance priorities TWY B, RWY, TWYs: A1, C, A2, D, A3, E, APN 1, APN SW, APN GA2, APN GA1, TWY W, FATO, TWY S, APN GA 3.
3.	Uwagi Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM i MOTNE.	Remarks Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM and MOTNE.

EPMO AD 2.8	PŁYTY POSTOJOWE, DROGI KOŁOWANIA I PUNKTY KONTROLI WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
1.	Nawierzchnia i nośność płyty APN 1 - CONC, PCN 53 R/B/W/T APN GA1 - CONC, PCN 53 R/B/W/T APN GA2 - ASPH, PCN 53 R/B/W/T (Częściowo trawiasta (możliwość kotwiczenia SP)) APN GA3 - CONC, PCN 20 R/B/Y/T APN GA4 - CONC, PCN 20 R/B/Y/T APN SW - CONC, PCN 53 R/B/W/T	Apron surface and strength APN 1 - CONC, PCN 53 R/B/W/T APN GA1 - CONC, PCN 53 R/B/W/T APN GA2 - ASPH, PCN 53 R/B/W/T (Partially grass (ACFT may be tied down)) APN GA3 - CONC, PCN 20 R/B/Y/T APN GA4 - CONC, PCN 20 R/B/Y/T APN SW - CONC, PCN 53 R/B/W/T
2.	Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność TWY "A1" - 18 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T TWY "A2" - 23 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (23 m - od TWY C do APN 1 stanowisko nr 10, 18 m - od APN 1 stanowisko nr 10 do stanowiska nr 1, 15 m - od APN 1 stanowisko nr 1 do TWY D) TWY "A3" - 15 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (dla samolotów o kodzie C o bazie kół do 18 m) TWY "B" - 23 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T TWY "C" - 23 m, ASPH, PCN 53 F/B/X/T TWY "D" - 16 m, ASPH, PCN 53 F/B/X/T (tylko dla samolotów o kodzie A i B) TWY "E" - 15 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (dla samolotów o kodzie C o bazie kół do 18 m) TWY "J" - 21 m, NIL TWY "S" - 14 m, CONC, PCN 20 R/B/Y/T (tylko dla samolotów o kodzie A i B) TWY "U" - 21 m, NIL TWY "V1" - 21 m, NIL TWY "V2" - 21 m, NIL TWY "W" - 15 m, PCN 53 F/B/X/T (tylko dla śmigłowców)	TWY width, surface and strength TWY "A1" - 18 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T TWY "A2" - 23 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (23 m - FM TWY C to APN 1 stand No. 10, 18 m - FM APN 1 stand No. 10 to stand No. 1, 15 m - FM APN 1 stand No.1 to TWY D) TWY "A3" - 15 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (reference code C aircraft with a wheel base equal to or less than 18 m) TWY "B" - 23 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T TWY "C" - 23 m, ASPH, PCN 53 F/B/X/T TWY "D" - 16 m, ASPH, PCN 53 F/B/X/T (reference code A and B aircraft only) TWY "E" - 15 m, CONC, PCN 53 R/B/W/T (reference code C aircraft with a wheel base equal to or less than 18 m) TWY "J" - 21 m, NIL TWY "S" - 14 m, CONC, PCN 20 R/B/Y/T (reference code A and B aircraft only) TWY "U" - 21 m, NIL TWY "V1" - 21 m, NIL TWY "V2" - 21 m, NIL TWY "W" - 15 m, PCN 53 F/B/X/T (helicopters only)
3.	Punkt sprawdzania wysokościomierzy APN 1, ELEV 348 ft, APN GA1, ELEV 344 ft, APN GA2, ELEV 344 ft, APN SW, ELEV 344 ft.	ACL and elevation APN 1, ELEV 348 ft, APN GA1, ELEV 344 ft, APN GA2, ELEV 344 ft, APN SW, ELEV 344 ft.
4.	Punkty sprawdzania VOR/INS INS	VOR/INS checkpoints INS
5.	Uwagi TWY A1, A2, A3, B, E, S oraz APN 1 - występują lokalne uszkodzenia i nierówności nawierzchni. TWY V1, V2, U, J - powietrzne TWY. APN GA2 - możliwość kotwiczenia w części trawiastej. TWY D, S - możliwość kołowania statków powietrznych tylko od świtu do zmierzchu, od zmierzchu do świtu kołowanie z asystą Follow Me. TWY D i S tylko dla samolotów o kodzie A i B.	Remarks TWYs A1, A2, A3, B, E, S and APN 1 - surface irregularities are present in some areas on TWYs. TWYs V1, V2, U, J - air TWYs. APN GA2 - ACFT may be tied down in the grass portion. TWYs D, S - ACFT taxiing is possible only from dawn until dusk, from dusk until dawn - with Follow Me assistance. TWYs D and S only for Code A and B ACFT.

EPMO 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 Oznakowanie poziome i pionowe. Podświetlane znaki pionowe - A1, A2, A3, B, C, E.	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands Markings and signs. Illuminated signs - A1, A2, A3, B, C, E.
2.	Oznakowanie i światła dróg startowych oraz dróg kołowania Oznakowanie dzienne: 1. RWY: progu, strefy przyziemia, osi, oznaczenia RWY, krawędziowe. 2. TWY A1, A2, A3, B, C, D, E, S: osi, krawędzi. 3. TWY B, C, D, E: miejsca oczekiwania przed RWY. 4. TWY W: osi. Światła: 1. RWY 08: progu, strefy przyziemia, osi, krawędziowe, końcowe. 2. RWY 26: progu, osi, krawędziowe, końcowe. 3. TWY A1, A2, A3, B, C, E: krawędziowe.	RWY and TWY markings and lights Markings for day use: 1. RWY: threshold, touchdown zone, centre line, RWY designators, edge. 2. TWYs A1, A2, A3, B, C, D, E, S: centre line, edge. 3. TWYs B, C, D, E: RWY holding position. 4. TWY W: centre line. Lights: 1. RWY 08: threshold, touchdown zone, centre line, edge, end. 2. RWY 26: threshold, centre line, edge, end. 3. TWYs A1, A2, A3, B, C, E: edge.
3.	Poprzeczki zatrzymania B, C	Stop bars B, C
4.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPMO 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
08/APCH	Maszt - Zakroczym - Ost./Mast - Zakroczym - Ost. (2)	MO002-2015-2	52°26'51.6" N	020°35'00.6" E	165	499	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
Maszt - Twierdza Modlin/Mast - Fort Modlin (3)	MO003-2015-3	52°26'23.1" N	020°39'58.9" E	166	512	TAK/TAK, YES/YES
Komin - Twierdza Modlin/Chimney - Fort Modlin (5)	MO005-2015-05	52°26'25.2" N	020°40'00.8" E	148	496	NIE/NIE, NO/NO
Antena monitora GP/GP monitoring antenna (7)	MO007-2015-7	52°26'55.3" N	020°38'15.2" E	21	361	NIE/TAK, NO/YES
Antena ILS GP/DME/ILS GP/DME antenna (8)	MO008-2015-8	52°26'55.8" N	020°38'20.1" E	49	387	TAK/TAK, YES/YES
Wiatromierz-1/Anemometer-1 (9)	MO009-2015-9	52°26'56.5" N	020°38'23.3" E	33	372	TAK/TAK, YES/YES
Antena RVR-2/RVR-2 antenna (11)	MO011-2015-11	52°27'00.6" N	020°39'07.7" E	9	350	TAK/NIE, YES/NO
Wiatromierz-3/Anemometer-3 (10)	MO010-2015-10	52°27'05.2" N	020°39'58.7" E	33	378	TAK/TAK, YES/YES
Wskaźnik kierunku wiatru - zachodni/Wind direction indicator - W (6)	MO006-2015-6	52°27'05.3" N	020°38'14.5" E	28	364	TAK/TAK, YES/YES
Antena RVR-3/RVR-3 antenna (12)	MO012-2015-12	52°27'05.4" N	020°40'00.3" E	9	353	TAK/NIE, YES/NO

Poniższy wykaz zawiera obiekty charakterystyczne w rejonie lotniska WARSZAWA/Modlin (EPMO). 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 WARSZAWA/Modlin aerodrome (EPMO). 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
Maszt/Mast (12ch)	52°26'50.6" N	020°41'32.0" E	137	475	NIE/TAK, NO/YES

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

1.	Biuro MET Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa-Modlin	Associated MET office Aeronautical Meteorological Station Warszawa-Modlin
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 Watch Office 24 HR
4.	Rodzaje prognoz lotniskowych/Przerwy między prognozami TAF 24 HR.	Trend forecast/Interval of issuance TAF 24 HR.
5.	Odprawy przedstartowe Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-22-346-4485 Faks: +48-22-346-4489	Briefing and consultation provided Telephone consultation. Phone: +48-22-346-4485 Fax: +48-22-346-4489
6.	Dokumentacja i stosowane języki METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy. PL, EN	Flight documentation/Language(s) used METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, aerodrome warnings, 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.	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.
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 Warszawa-Modlin Tel.: +48-22-346-4485 Tel. kom.: +48-503-122-340 Faks: +48-22-346-4489 E-mail: lsm.modlin@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 Warszawa-Modlin Phone: +48-22-346-4485 Mobile: +48-503-122-340 Fax: +48-22-346-4489 E-mail: lsm.modlin@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
------------	--	---

EPMO 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 prognozy (ft) THR coordinates (WGS-84)/ RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom prognozy 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
08	81.00°GEO	2500 x 45	CONC/ASPH	52°26'58.24"N 020°38'01.30"E 102.0	341.0 340.0
26	261.00°GEO	2500 x 45	CONC/ASPH	52°27'10.54"N 020°40'12.14"E 102.0	340.0 342.0

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
08	NIL	NIL	NIL	2920 x 300	NIL
26	NIL	NIL	NIL	2920 x 300	NIL

Uwagi	Remarks
RESA przy THR 08: 90 x 90 m, przy THR 26: 90 x 230 m. Kalibracja szczepności - aktualne wartości oraz sposób pomiaru są podane w NOTAM.	RESA next to THR 08: 90 x 90 m, next to THR 26: 90 x 230 m. Friction calibration - current values and measurement method are published by NOTAM.
08) PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)	08) PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)
26) PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)	26) PCN 53/R/B/W/T CONC (540 m), PCN 53/F/B/X/T (1420 m), PCN 53/R/B/W/T (540 m)

EPMO AD 2.13	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI	DECLARED DISTANCES
---------------------	-----------------------------	---------------------------

RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
08	2500	2500	2500	2500
26	2500	2500	2500	2500

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPMO AD 2.13.1	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI TORA, TODA I ASDA DLA PROCEDUR "INTERSECTION TAKE OFF"	DECLARED DISTANCES TORA, TODA AND ASDA FOR "INTERSECTION TAKE OFF" PROCEDURES
-----------------------	--	--

RWY/NR	TWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)
1	2	3	4	5
08	D	1805	1805	1805
26	C	1810	1810	1810

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPMO 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
08	ALPA-ATA, cat. II	900 m LIH	G	NIL	PAPI 3° left	52 ft	900 m
26	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3.5° left	49 ft	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
08	2500 m / 15 m	FM 0 - 1580 m: W FM 1595 - 2185 m: W/R FM 2200 - 2500 m: R LIH	2500 m / 50 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y	R	NIL
26	2500 m / 15 m	FM 0 - 1580 m: W FM 1595 - 2185 m: W/R FM 2200 - 2500 m: R LIH	2500 m / 50 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPMO 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 EPMO 1-1-1.	LDI location and lights/Anemometer location and lights LDI: NIL / Anemometer: see chart AD 2 EPMO 1-1-1.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła linii centralnych dróg kołowania Krawędziowe: A1, A2, A3, B, C, E.	TWY edge and centre line lighting Edge: A1, A2, A3, B, C, E.
4.	Zasilanie rezerwowe włącznie z czasem przełączania Zasilanie rezerwowe dla wszystkich świateł na lotnisku. Przełączanie bezprzerwywe (0 sek.).	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 sec.).
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL

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

1.	Współrzędne geograficzne (WGS-84) progów FATO Undulacja geoidy 52°26'58,91"N 20°39'56,33"E	Coordinates (WGS-84) of THR of FATO Geoid undulation 52°26'58.91"N 20°39'56.33"E
2.	Wzniesienie strefy FATO (ft) 346 ft AMSL	FATO elevation (ft) 346 ft AMSL
3.	Wymiary strefy FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie 38 x 38 m; darniowa; śmigłowce lekkie; oznakowanie dzienne.	FATO area dimensions, surface, strength and marking 38 x 38 m; grass; light helicopters; markings for day use.
4.	Kierunki geograficzne i magnetyczne FATO 257°/077° GEO	True and MAG BRG of FATO 257°/077° GEO
5.	Deklarowane rozporządzone długości NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPMO 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
WARSZAWA/Modlin CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52°29'01"N 020°21'30"E 52°34'53"N 020°38'04"E 52°35'18"N 020°39'16"E 52°34'22"N 020°46'55"E 52°29'57"N 020°51'26"E 52°27'06"N 020°52'20"E 52°22'54"N 020°36'00"E 52°22'56"N 020°30'27"E 52°26'00"N 020°21'45"E 52°29'01"N 020°21'30"E	<u>2000 ft</u> GND	[D]	MODLIN WIEŻA (123.925 MHz) PL MODLIN TOWER (123.925 MHz) EN
WARSZAWA/Modlin (EPMO) ATZ Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52°29'01"N 020°21'30"E 52°34'53"N 020°38'04"E 52°35'18"N 020°39'16"E 52°34'22"N 020°46'55"E 52°29'57"N 020°51'26"E 52°27'06"N 020°52'20"E 52°22'54"N 020°36'00"E 52°22'56"N 020°30'27"E 52°26'00"N 020°21'45"E 52°29'01"N 020°21'30"E	<u>2000 ft</u> GND	[G]	MODLIN INFORMACJA (120.325 MHz) PL MODLIN INFORMATION (120.325 MHz) EN

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

Uwagi	Remarks
2.17.1 CTR WARSZAWA/Modlin aktywny w godzinach pracy organu TWR MODLIN. 2.17.1 ATZ WARSZAWA/Modlin aktywny w okresie zapewniania służby AFIS. 2.17.4 EN - w czasie aktywności ATZ, po uzgodnieniu, z wyprzedzeniem 24 HR.	2.17.1 WARSZAWA/Modlin CTR active during the operational hours of MODLIN TWR. 2.17.1 WARSZAWA/Modlin ATZ active when AFIS provided. 2.17.4 EN - when ATZ is active, by prior arrangement 24 HR in advance.

EPMO 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 ¹⁾)
1	2	3	4
APP	Warszawa DIRECTOR	129.375	0500-2300 (0400-2200)
APP	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	125.050	H24
APP	Warszawa ZBLIŻANIE Warszawa APPROACH	128.800	H24
TWR	MODLIN WIEŻA MODLIN TOWER	123.925	MON 0500 - MON 2300 (MON 0400 - MON 2200) TUE 0500 - TUE 2300 (TUE 0400 - TUE 2200) WED 0500 - WED 2300 (WED 0400 - WED 2200) THU 0500 - THU 2300 (THU 0400 - THU 2200) FRI 0500 - FRI 2300 (FRI 0400 - FRI 2200) SAT 0500 - SAT 2359 (SAT 0400 - SAT 2259) SUN 0500 - SUN 2300 (SUN 0400 - SUN 2200)
AFIS	MODLIN INFORMACJA MODLIN INFORMATION	120.325	Poza godzinami pracy TWR./Outside TWR working hours.

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

EPMO 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
DME	IMDX	CH20X	H24	52°26'55.8" N 020°38'20.1" E	120 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (5°E/Nov 11)	MOL	116.600 MHz CH113X	H24	52°27'08.6" N 020°40'40.0" E	120 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).
ILS GP	-	334.100 MHz	H24	52°26'55.8" N 020°38'20.1" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 56 ft GP 3.0°
ILS LOC (4°E/Jan 11)	IMDX	108.300 MHz	H24	52°27'12.0" N 020°40'27.3" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. CAT. II

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

2.20.1 PRZEPISY I PROCEDURY ATC

ATC REGULATIONS AND PROCEDURES

2.20.1.1 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU WARSZAWA/ MODLIN

ATC PROCEDURES AT WARSZAWA/MODLIN AERODROME

2.20.1.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników, załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA na częstotliwości 123,925 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

In order to receive en-route clearance, the crew of an aircraft shall establish radio contact with MODLIN TWR on 123.925 MHz 10 minutes before getting ready for push-back or start-up providing the following information:

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

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

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

Clearances are issued 30 minutes before EOBT/CTOT at the earliest.

2.20.1.1.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW, KOŁOWANIE, START I LĄDOWANIE

PUSH-BACK, START-UP, TAXI, ARRIVAL AND DEPARTURE CLEARANCES

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez MODLIN WIEŻA, częstotliwość 123,925 MHz.

Ground movement instructions are issued by MODLIN TWR, frequency 123.925 MHz.

2.20.1.2 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

2.20.1.2.1 ODLOTY

DEPARTURES

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

ATC assumes that each aircraft, when instructed to line-up, is ready for immediate take-off.

Załoga powinna upewnić się, uwzględniając bezpieczeństwo i standardowe procedury operacyjne, że jest w stanie dokołać do właściwego punktu oczekiwania i zająć RWY natychmiast po rozpoczęciu rozbiegu lub dobiegu przez poprzedzający statek powietrzny.

Pilots shall ensure, commensurating with safety and standard operating procedures, that they are able to taxi into the correct position and line up the RWY as soon as the preceding aircraft has commenced its take-off roll or its landing roll.

Przygotowanie kokpitu jak i gotowość kabiny powinny być osiągnięte przed zajęciem drogi startowej, a czynności, których zakończenie wymaga zajęcia drogi startowej, powinny być ograniczone do minimum. Załogi, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować służby ATC tak szybko, jak to jest możliwe.

Jeśli droga kołowania pomiędzy stanowiskiem postojowym a pozycją oczekiwania jest krótka, sugeruje się zakończenie demonstracji procedur bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej przed opuszczeniem stanowiska postojowego.

2.20.1.2.2 PRZYLOTY

Przypomina się załogom, że szybkie zejścia z RWY pozwalają służbom ATC na zastosowanie minimalnych separacji podczas podejścia końcowego, które pozwalają maksymalnie wykorzystać drogę startową i minimalizują konieczność stosowania manewru po nieudanym podejściu.

Służby ATC mogą zasugerować inną drogę opuszczenia RWY. Taka informacja zostanie przekazana załodze statku powietrznego podczas podejścia końcowego.

Where possible, cockpit checks and cabin readiness shall be completed before line-up and any actions requiring completion on the RWY shall be minimized as much as possible. Pilots unable to comply with these requirements shall notify the ATC as soon as possible.

If the taxi distance between the parking stand and holding position is short, it is suggested to finish the passenger cabin safety procedures demo before vacating the parking stand.

ARRIVALS

Pilots are reminded that a rapid exit from the RWY enables the ATC to apply the minimum spacing on final approach that will achieve a maximum RWY utilisation and will minimize the occurrence of go-arounds.

ATC may suggest an exit from the RWY other than the preferred one. Such information will be provided during final approach.

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

2.21.1 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

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

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

TECHNIKA CDA:

- 1) Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemia.
- 2) Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.
- 3) Na lub przed pozycją z wiatrem utrzymywać prędkość IAS 220 kt lub minimalną prędkość czystej konfiguracji (w zależności od tego, która jest wyższa).

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

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

2.21.1.1 ZNIŻANIE DO LOTNISKA WARSZAWA/MODLIN (EPMO)

Statki powietrzne dolatujące do lotniska WARSZAWA/Modlin (EPMO) bezwzględnie powinny przestrzegać wysokości wlotowych do TMA WARSZAWA, zapisanych na mapach STAR EPMO.

CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

Continuous Descent Approach (CDA) is a recommended aircraft operating technique in which an arriving aircraft descends from an optimal position with minimum thrust and avoids level flight to the extent permitted by the safe operations of the aircraft and in compliance with published procedures and ATC instructions.

The aim for a CDA is to assist pilots to optimize aircraft approach profiles in order to reduce noise impact on the ground and, where possible, reduce fuel use and atmospheric emissions.

CDA TECHNIQUE:

- 1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
- 2) Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
- 3) At or before downwind position maintain IAS 220 kt or minimum clean speed, whichever is greater.

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

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

APPROACHING WARSZAWA/MODLIN AERODROME (EPMO)

Aircraft approaching WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome, shall obey altitudes for WARSZAWA TMA entry, recorded on EPMO STAR charts.

EPMO AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
---------------------	-----------------------	--------------------------

2.22.1 PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA WARSZAWA DLA LOTNISKA WARSZAWA/MODLIN

W TMA WARSZAWA obowiązuje następująca ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych lądujących na lotnisku WARSZAWA/Modlin:

SPEED REDUCTION PROCEDURE WITHIN WARSZAWA TMA FOR WARSZAWA/MODLIN AERODROME

The following general speed reduction procedure is mandatory in the WARSZAWA TMA for aircraft landing at WARSZAWA/Modlin aerodrome:

Jeśli właściwy organ kontroli ruchu lotniczego nie przekazał innych instrukcji, prędkości na punktach wlotowych do TMA WARSZAWA są opublikowane na mapach STAR EPMO. Następnie należy zredukować prędkość zgodnie z ograniczeniami prędkości pokazanymi na mapach RNAV 1: STAR 08 ROMEO AD 2 EPMO 5-3-1-0, STAR 08 TANGO AD 2 EPMO 5-3-2-0, STAR 08 SIERRA AD 2 EPMO 5-3-3-0, STAR 08 WHISKEY AD 2 EPMO 5-3-4-0, STAR 26 X-RAY AD 2 EPMO 5-3-5-0, STAR 26 YANKEE AD 2 EPMO 5-3-6-0 zredukować prędkość do 250 kt IAS oraz 220 kt IAS.

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

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

2.22.3 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

Loty szkolne IFR i VFR w CTR WARSZAWA/Modlin oraz w TMA WARSZAWA mogą być wykonane po ich uprzednim zgłoszeniu i uzyskaniu zezwolenia na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

Loty techniczne, w tym obloty komisyjne w CTR WARSZAWA/Modlin i/lub TMA WARSZAWA mogą być wykonane po ich uprzednim zgłoszeniu i uzyskaniu zezwolenia na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

2.22.4 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA WARSZAWA zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA WARSZAWA podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC – patrz strona ENR 6.7-4.

W TMA WARSZAWA wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 (P-RNAV) dla każdej RWY lotnisk Chopina w Warszawie i WARSZAWA/Modlin. Procedury RNAV STAR obejmują również segment początkowy i pośredni procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 11, 15, 29 oraz 33 dla lotniska Chopina w Warszawie oraz RWY 08, 26 dla WARSZAWA/Modlin i kończą się w FAF/FAP.

Procedury RNAV SID i STAR w TMA WARSZAWA zaprojektowane zostały według kryteriów dla RNAV 1 (P-RNAV). W celu wykonywania procedur bez dodatkowych ograniczeń wymagane jest dopuszczenie do wykonywania operacji RNAV 1 (P-RNAV).

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

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

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

If an appropriate ATC unit did not instruct otherwise, WARSZAWA TMA entry points speed is depicted on EPMO STAR chart. Then reduce speed according to speed limitations shown on RNAV 1 charts: STAR 08 ROMEO AD 2 EPMO 5-3-1-0, STAR 08 TANGO AD 2 EPMO 5-3-2-0, STAR 08 SIERRA AD 2 EPMO 5-3-3-0, STAR 08 WHISKEY AD 2 EPMO 5-3-4-0, STAR 26 X-RAY AD 2 EPMO 5-3-5-0, STAR 26 YANKEE AD 2 EPMO 5-3-6-0 reduce speed to 250 kt IAS and 220 kt IAS.

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

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

TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

VFR and IFR training flights within the WARSZAWA/Modlin CTR and within the WARSZAWA TMA after prior notification and obtaining clearance from an appropriate ATC unit.

Technical flights including inspection flights within the WARSZAWA/Modlin CTR and/or WARSZAWA TMA may be conducted after prior notification and obtaining clearance from an appropriate ATC unit.

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the WARSZAWA TMA radar approach control service is provided.

Minimum Radar Vectoring Altitudes within the WARSZAWA TMA are shown on ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – see page ENR 6.7-4.

Within the WARSZAWA TMA RNAV 1 (P-RNAV) SID and STAR procedures are introduced, covering all RWYs of Warsaw Chopin Airport and WARSZAWA/Modlin aerodrome. RNAV STAR procedures cover also initial and intermediate segments of instrument approach procedures for RWY 11, 15, 29 and 33 for Warsaw Chopin Airport and RWY 08, 26 for WARSZAWA/Modlin aerodrome and end at FAF/FAP positions.

RNAV SID and STAR procedures within the WARSZAWA TMA are designed in accordance with RNAV 1 (P-RNAV) criteria. RNAV 1 (P-RNAV) approval is required to conduct these procedures without additional restrictions.

Due to the fact that significant percentage of traffic for WARSZAWA/Modlin is NOT RNAV 1 (P-RNAV) approved and all RNAV 1 (P-RNAV) SID and STAR trajectories are above MSA/MVA, also radar monitoring is provided within the WARSZAWA TMA; to enhance traffic flows and air traffic controllers' workload it is possible to follow and utilize P-RNAV trajectories by B-RNAV only approved aircraft. This will allow for high reduction in R/T communication. The following conditions apply:

NOTE 1: Aircraft equipped with B-RNAV systems without navigation databases and/or requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 (P-RNAV) procedures. In such circumstances ATC shall be advised upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures. Such aircraft may expect delays and/or extended routing during peak hours.

NOTE 2: Air traffic controllers will pay particular attention to monitor RNAV 1 (P-RNAV) not approved traffic. In case of any problems - radar vectoring will be initiated.

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

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

Dla kierunków RWY 08/26 EPMO punkty taktycznego wektorowania umiejscowione są 1,5 NM przed FAF. Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrznego.

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

Statki powietrzne odlatujące z lotniska EPMO przez SID EVINA, których planowany poziom przelotu jest poniżej FL 180 powinny składać plan lotu z pominięciem restrykcji wysokościowych na REP NIPUS. Załogi powinny zgłaszać do ATC niestandardowy odlot przed uruchomieniem.

Przy pierwszym kontakcie radiowym na częstotliwości TWR MODLIN (123,925 MHz)/MODLIN INFORMACJA (120,325 MHz), wszystkie statki powietrzne mają obowiązek zgłosić pozycję, wysokość oraz prędkość przyrządową (IAS).

All holding patterns within the WARSZAWA TMA as directed by ATC. Holdings are available for non-RNAV 1 (P-RNAV) approved aircraft.

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

For EPMO RWY direction 08/26, tactical vectoring points are situated 1.5 NM before FAF. These points may be used only after request/approval of air crews.

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

Flights departing from EPMO aerodrome via SID EVINA with cruising level below FL 180 should file the flight plan disregarding level restriction at REP NIPUS. Air crews should request non-standard departure from ATC before start-up.

On initial contact with MODLIN TWR (123.925 MHz)/MODLIN INFORMATION (120.325 MHz) all traffic arriving at EPMO is obligated to report position, altitude and IAS.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

General procedure when no SIDs or STARs are in use

Set the transponder to code 7600 and continue flight at the flight level/altitude last assigned by the ATC to DVOR/DME "MOL". Descend over DVOR/DME "MOL" to an altitude of 3000 ft and then execute an instrument approach for RWY 08/26 and conduct another approach and landing on the appropriate RWY depending on wind conditions.

Communication failure procedure when conducting a SID EPMO

Set the transponder to 7600. Continue on the assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to the FPL flight level. If being vectored, continue on the assigned heading for 3 minutes since the 7600 code has been set, then proceed direct to the last SID WPT climbing to the FPL flight level.

Communication failure procedure when conducting a STAR EPMO

RNAV 1 (P-RNAV) APPROVED AIRCRAFT:

If a STAR was assigned and acknowledged by the air crew, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on the chart after 2 minutes from setting 7600.

If a STAR was assigned and acknowledged by the air crew and vectoring was initiated, set the transponder to 7600 and continue on the assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 minutes (from setting 7600). Then proceed direct to the FAP/FAF and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on the chart.

2.22.4.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

2.22.4.1.1 Procedura ogólna podczas wykonywania lotów innych niż według SID lub STAR

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazany przez ATC poziomie lotu do DVOR/DME "MOL". Nad DVOR/DME "MOL" zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 08/26 i lądować na dogodnym kierunku RWY, w zależności od kierunku wiatru.

2.22.4.1.2 Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID EPMO

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID. Po 3 minutach wznosić się do poziomu lotu zgodnie z FPL. Jeżeli statek powietrzny był wektorowany radarowo, kontynuować lot przez 3 minuty, od momentu ustawienia 7600, zgodnie z przydzielonym kursem, a następnie bezpośrednio do ostatniego punktu według SID, wznosząc się do poziomu lotu zgodnie z FPL.

2.22.4.1.3 Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR EPMO

STATKI POWIETRZNE DOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNAV 1 (P-RNAV):

- W przypadku, gdy STAR został przydzielony i załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz według przydzielonego STAR, po czym wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.
- W przypadku, gdy STAR został przydzielony, załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia i rozpoczęto wektorowanie, ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot przez 2 minuty (od ustawienia kodu 7600) zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej. Następnie kontynuować lot bezpośrednio do FAP/FAF oraz wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.

- c) W przypadku, gdy STAR nie został przydzielony, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz STAR podanym w FPL, wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach. W przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe, wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do FAP/FAF dla najdogodniejszej RWY, następnie wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie.

STATKI POWIETRZNE NIEDOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNAV 1 (P-RNAV):

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględna/poziom lotu. Kontynuować lot do DOMUV i rozpocząć zniżanie w strefie oczekiwania nad DOMUV, skierować się do FAF RWY 26, następnie wykonać podejście i lądowanie. W przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do FAF dla najdogodniejszej RWY, następnie wykonać podejście i lądowanie.

2.22.5 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

2.22.5.1 PUNKTY VFR:

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR/ATZ WARSZAWA/Modlin:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates		Opis Description
QUEBEC	52°22'40"N	020°11'13"E	Most na rzece Wisła, m. Wyszogród/Bridge over the Vistula river, Wyszogród town
HOTEL	52°32'57"N	020°30'04"E	Skrzyżowanie dróg w m. Przyborowice/Road intersection in Przyborowice town
INDIA	52°28'28"N	020°38'55"E	Północno-zachodni kraniec m. Wymysły/North-western end of Wymysły town
SIERRA	52°36'21"N	020°23'58"E	Wiadukt na skrzyżowaniu trasy S7 i linii kolejowej w m. Płońsk/Flyover over the intersection of S7 road and railway in Płońsk town
UNIFORM	52°25'45"N	020°39'15"E	Most drogowy (trasa S7) nad Wisłą/Road bridge (S7 road) over the Vistula River
VICTOR	52°23'41"N	020°32'26"E	Kościół w m. Leoncin/Church in Leoncin town
YANKEE	52°34'48"N	020°46'25"E	1 km na północ od stacji kolejowej Nasielsk/1 km north of Nasielsk railway station
JULIETT	52°22'40"N	020°55'00"E	m. Jabłonna/Jablonna town

2.22.5.2 WLOT DO CTR/ATZ WARSZAWA/MODLIN W LOCIE VFR

- a. Wlot w CTR/ATZ WARSZAWA/Modlin odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwą służbę ATS i przekazane przez FIS WARSZAWA lub FIS OLSZTYN.
- b. Jeżeli informator FIS nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA/MODLIN INFORMACJA w punktach HOTEL, YANKEE, JULIETT, QUEBEC lub przed wejściem w strefę CTR/ATZ WARSZAWA/Modlin.

2.22.5.2.1 Start z CTR/ATZ WARSZAWA/Modlin z wyłączeniem startu z lotniska WARSZAWA/Modlin (EPMO):

- a. Uzyskać zezwolenie TWR/AFIS na lot przed startem za pomocą łączności radiowej lub telefonicznej.
- b. W przypadku braku dwukierunkowej łączności, nadawać na ślepo i wykonywać lot poza granice poziome CTR/ATZ WARSZAWA/Modlin, w kierunku przeciwnym niż lotnisko WARSZAWA/Modlin. Próbować cały czas nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA/MODLIN INFORMACJA lub właściwym terytorialnie organem FIS.

2.22.5.3 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

Przy dużym nasileniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie potrzeby, polecenie oczekiwania według stosownej procedury nad następującymi punktami:

- 2.22.5.3.1 Punkt **INDIA** - Dolot od punktu HOTEL lub YANKEE. Wykonywać holding po północnej stronie punktu INDIA.
- 2.22.5.3.2 Punkt **UNIFORM** - Dolot od punktów VICTOR lub JULIETT. Wykonywać holding, nie przekraczając północnej strony Wisły.
- 2.22.5.3.3 Maksymalna wysokość oczekiwania wynosi 1500 ft AMSL o ile służba ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotu.

2.22.5.4 LOTY SPECJALNE VFR

If a STAR was not assigned, set the transponder to 7600, proceed according to the FPL and FPL STAR, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on the chart after 2 minutes from setting 7600. If landing is not possible execute missed approach and proceed to the FAP/FAF of the most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.

RNAV 1 (P-RNAV) NOT APPROVED AIRCRAFT:

Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed to DOMUV and commence descent in the holding pattern over DOMUV, then FAF RWY 26, execute approach and land. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to the FAF of the most convenient RWY, execute approach and land.

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

VFR POINTS:

List of VFR navigation points used for arrival/departure to/from the WARSZAWA/Modlin CTR/ATZ:

ENTRY INTO WARSZAWA/MODLIN CTR/ATZ IN VFR FLIGHTS

Entry into WARSZAWA/Modlin CTR/ATZ may be performed upon clearance issued by an appropriate ATS unit and received from WARSZAWA FIS or OLSZTYN FIS.

If not instructed otherwise by FIS, radio communication with MODLIN TOWER/MODLIN INFORMATION shall be established over HOTEL, YANKEE, JULIETT, QUEBEC points or prior to entering WARSZAWA/Modlin CTR/ATZ.

Departure from WARSZAWA/Modlin CTR/ATZ excluding WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome:

Crews must obtain departure clearance from TWR/AFIS before take-off by means of radio or telephone.

If unable to establish two-way radio communication, crews shall transmit blind and fly outside the WARSZAWA/Modlin CTR/ATZ lateral limits in the direction opposite to WARSZAWA/Modlin aerodrome. Crews shall try to establish radio communication with MODLIN TOWER/MODLIN INFORMATION or a territorially appropriate FIS unit.

VFR HOLDING PROCEDURES

In the case of congestion of air traffic, an aircraft flying under VFR may expect, if necessary, proper holding at one of the following points:

INDIA point – inbound track to HOTEL or YANKEE points. Hold to the north of INDIA point.

UNIFORM point - inbound track to VICTOR or JULIETT points. Do not pass to the northern side of the Vistula River, while holding.

Maximum holding altitude is 1500 ft AMSL, unless other conditions for the flight have been set by the air traffic service.

SPECIAL VFR FLIGHTS

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 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.

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.

2.22.5.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

2.22.5.5.1 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot w CTR WARSZAWA/Modlin bez zamiaru lądowania na lotnisku WARSZAWA/Modlin (EPMO), nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Modlin, wlot do CTR jest zabroniony.

2.22.5.5.2 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku WARSZAWA/Modlin, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Modlin, należy:

2.22.5.5.2.1 W czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- Wykonać dolot do punktu INDIA i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli lotniska WARSZAWA/Modlin.
- W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.
- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem INDIA do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 5 minut nad punktem INDIA i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

2.22.5.5.2.2 W czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- Wykonać dolot do punktu UNIFORM i oczekiwać (nie przekraczając północnej strony Wisły) na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska WARSZAWA/Modlin.
- W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.
- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem UNIFORM do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem UNIFORM i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.

RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the WARSZAWA/Modlin CTR, with destination other than WARSZAWA/Modlin (EPMO), before reaching the WARSZAWA/Modlin CTR limits, entry is forbidden.

If radio communication fails in flight with destination WARSZAWA/Modlin aerodrome, before reaching the WARSZAWA/Modlin CTR limits, the crew shall:

When approaching from the northern side of the aerodrome:

- Make an approach to reach INDIA point and await visual signals given from the aerodrome control tower of WARSZAWA/Modlin.
- Show all aircraft navigation lights during arrival, approach, and holding.
- After receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- After receiving a red visual signal hold over INDIA point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- If no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over INDIA point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- After landing vacate the RWY immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

When approaching from the southern side of the aerodrome:

- Make an approach to reach UNIFORM point and await (not crossing the northern side of the Vistula River) visual signals given from the aerodrome control tower of WARSZAWA/Modlin.
- Show all aircraft navigation lights during arrival, approach and holding.
- After receiving a green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- After receiving a red visual signal hold over UNIFORM point until receiving a green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- If no signals have been received from the aerodrome control tower hold over UNIFORM point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.

<p>- Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".</p> <p>2.22.6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)</p> <p>2.22.6.1.1 RWY 08 może być wykorzystywana do wykonywania operacji kategorii II przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora. Warunkiem wykonywania operacji kategorii II jest sprawność niezbędnych urządzeń.</p> <p>2.22.6.1.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP.</p> <p>2.22.6.1.2.1 Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli RVR spadnie do 800 m lub podstawa chmur obniży się do 300 ft lub mniej.</p> <p>2.22.6.1.2.2 Wprowadzenie LVP nastąpi, gdy RVR spadnie poniżej 550 m lub podstawa chmur spadnie do 200 t lub niżej.</p> <p>Wprowadzenie LVP następuje jeśli widzialność na początkowym lub środkowym wskaźniku RVR na kierunku lądowania spadnie poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba spadnie poniżej 200 ft.</p> <p>2.22.6.1.2.3 Odwołanie LVP nastąpi, gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i/lub podstawa chmur osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją rosnącą.</p> <p>2.22.6.1.3 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP).</p> <p>2.22.6.1.3.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures category two in operation".</p> <p>2.22.6.1.3.2 W czasie, gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATC, należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi do 10 NM.</p> <p>2.22.6.1.3.3 Przylatujące statki powietrzne: służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała od załóg przylatujących statków powietrznych korzystania wyłącznie z następujących dróg kołowania: RWY 08: B, C, A1, A2.</p> <p>2.22.6.1.3.4 Odlatujące statki powietrzne: w czasie LVP/LVTO, do startu będą używane RWY 26 i RWY 08. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.</p> <p>2.22.6.1.3.5 TWY B, C, E, A1, A2, A3 wyposażone są w światła krawędziowe, kołowanie odbywa się w asyście FOLLOW ME.</p> <p>2.22.6.1.3.6 Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania "Request practice Category II approach". W takiej sytuacji działania opisane w punkcie 2.22.6.1.3.1 nie będą stosowane.</p> <p>2.22.7 PROCEDURY ZWIĄZANE Z OPERACJAMI ŚMIGŁOWCÓW</p> <p>2.22.7.1 START I LĄDOWANIE</p> <p>Starty i lądowania śmigłowców muszą się odbywać wyłącznie z wyznaczonego obszaru FATO/TLOF. Kierunek startu i lądowania jest równoległy do kierunków operacji lotniczych wykonywanych na RWY. Operacje z wyznaczonego obszaru FATO/TLOF możliwe tylko od świtu do zmierzchu.</p> <p>Z uwagi na niekorzystny wpływ podmuchu powietrza pochodzącego od wimika głównego oraz niewielką wysokość śmigłowca AGL w trakcie podejścia do lądowania z kierunku 26 lub startu z kierunku 08, na TWY B nie powinien znajdować się żaden statek powietrzny. Analogicznie, w trakcie podejścia do lądowania z kierunku 08 lub startu z kierunku 26, na TWY C nie powinien znajdować się żaden statek powietrzny.</p> <p>Z uwagi na odległość FATO od TWY A1, w trakcie podejścia do lądowania z kierunku 08 i 26 oraz startu z kierunku 08 i 26, na TWY A1 nie powinien znajdować się żaden statek powietrzny.</p> <p>W przypadku śmigłowców, których parametry przekraczają parametry określone dla śmigłowców lekkich operacje lotnicze wymagają wykorzystania RWY, dróg kołowania oraz stanowisk postojowych przeznaczonych dla samolotów.</p>	<p>- After landing vacate the RWY immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.</p> <p>LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)</p> <p>RWY 08 is suitable for Category II operations by those operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out ILS Cat. II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities. Cat. II operations may be performed, provided that the necessary equipment is in working order.</p> <p>Criteria for the initiation and termination of LVP.</p> <p>The LVP preparation phase will be commenced when the RVR falls to 800 m or the cloud base is at 300 ft or lower.</p> <p>LVP operations will be commenced when the RVR falls below 550 m or the cloud base is at 200 ft or lower.</p> <p>LVP are introduced when the RVR value taken at the beginning or mid-point of the RWY falls below 550 m and/or the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.</p> <p>LVP will be terminated when RVR increases to 600 m or more and/or the cloud base reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.</p> <p>Description of Low Visibility Operations (LVP).</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 requirement for increased (up to 10 NM) spacing between arriving aircraft.</p> <p>Arriving aircraft: ATC will require arriving aircraft to use only the following taxiways: RWY 08: B, C, A1, A2.</p> <p>Departing aircraft: during LVP/LVTO, take-offs will be carried out using RWY 26 and RWY 08. Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.</p> <p>TWYs B, C, E, A1, A2, A3 are equipped with edge lights and taxiing is conducted with the FOLLOW ME assistance.</p> <p>Pilots who wish to practice Category II ILS approaches shall use the phrase "Request practice Category II approach" on initial contact with WARSZAWA APP. In such circumstances measures described in point 2.22.6.1.3.1 will not be applied.</p> <p>PROCEDURES RELATED TO HELICOPTER OPERATIONS</p> <p>TAKE-OFF AND LANDING</p> <p>Helicopter take-offs and landings shall be carried out exclusively from the designated FATO/TLOF. The take-off/landing direction is parallel to the directions of flight operations carried out on the RWY. Operations from the designated FATO/TLOF are possible only from dawn until dusk.</p> <p>Due to adverse effect of downwash from the main rotor and low height at which a helicopter approaches RWY 26 or departs RWY 08, no aircraft shall be present on TWY B. Likewise, during RWY 08 approaches or RWY 26 departures, no aircraft shall be present on TWY C.</p> <p>Due to the distance from FATO to TWY A1, no aircraft should be present on TWY A1 during RWY 08 and 26 approach and RWY 08 and 26 take-off.</p> <p>For helicopters with parameters exceeding the values specified for light helicopters, flight operations require the use of RWY, TWYs and parking stands intended for aeroplanes.</p>
---	---

2.22.7.2 KOŁOWANIE

Kołowanie śmigłowca może się odbywać po drogach kołowania istniejących na lotnisku. Kołowanie do/z FATO/TLOF odbywać się może wyłącznie po TWY W, która jest przystosowana zarówno do ruchu śmigłowców z podwoziem kołowym jak i płożowym. Śmigłowce niewyposażone w podwozie kołowe muszą wykonać kołowanie w locie wzdłuż wyznaczonych osi dróg kołowania z prędkością nieprzekraczającą 20 kt.

2.22.7.3 POSTÓJ I PARKOWANIE

Parkowanie i postój śmigłowców są zabronione na obszarze FATO/TLOF. Parkowanie i postój śmigłowców są możliwe na 2 wyznaczonych na APN GA2 stanowiskach postojowych lub na stanowisku postojowym wyznaczonym na terenie Salt Aviation. Parkowanie na stanowiskach postojowych wyznaczonych na APN GA2 możliwe jest wyłącznie wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego. Wymiary stanowisk postojowych umożliwiają obrót śmigłowca w zawisie lub kołowanie po stanowisku jedynie w przypadku braku manewrującego śmigłowca na sąsiednim stanowisku.

Parkowanie na stanowisku postojowym na terenie Salt Aviation wykonywane jest bez udziału koordynatora ruchu naziemnego.

2.22.7.4 STREFY LOTÓW SZKOLNYCH

Strefa nr 1 - zlokalizowana na wschód od FATO na obszarze trawiastym pomiędzy TWY A1 i RWY 08/26.

Strefa nr 2 - zlokalizowana w północnej części lotniska, na obszarze pomiędzy RWY a ogrodzeniem lotniska.

Strefa nr 3 - zlokalizowana w północno-zachodniej części lotniska, na wysokości THR 08, na obszarze pomiędzy RWY a ogrodzeniem lotniska.

Brak możliwości przyziemiania śmigłowców we wszystkich strefach.

Maksymalna dopuszczalna wysokość wykonywania lotów w strefie nr 1 nie może przekroczyć 10 m AGL oraz 20 m AGL w strefach nr 2 i 3. Wykonywanie lotów we wszystkich strefach możliwe tylko od wschodu do zachodu słońca.

W strefie lotów szkolnych nr 3 usytuowane są elementy treningowe: beczki i tyczki.

TAXIING

Helicopters may taxi on the TWYs available at the aerodrome. Taxiing to/from the FATO/TLOF may be carried out exclusively on TWY W which is adapted both for wheeled and skid-fitted helicopters. Helicopters not equipped with wheels shall air taxi along designated TWY centre lines at speeds not higher than 20 kt.

PARKING

Parking of helicopters within the FATO/TLOF is forbidden. Helicopters may park on 2 stands designated on the GA2 APN or the stand designated on the Salt Aviation site. Parking on stands designated on the GA2 APN is possible only by marshaller's instructions. The dimensions of the parking stands enable a helicopter to turn around when hovering or taxi on a stand only if no helicopter is manoeuvring on a neighbouring stand.

Parking on the Salt Aviation stand is carried out without marshaller assistance.

TRAINING FLIGHTS AREAS

Area No 1 - located east of FATO, in grass area, between TWY A1 and RWY 08/26.

Area No 2 - located in the northern part of the aerodrome, in the area between RWY and aerodrome fence.

Area No 3 - located in the north-western part of the aerodrome, at THR 08 level, in the area between RWY and aerodrome fence.

There is no possibility of helicopter touchdown within any of the areas.

The maximum permissible height of performing flights within Area No 1 shall not exceed 10 m AGL and 20 m AGL within Area No 2 and 3. Flight operations within the areas are to be conducted only from sunrise to sunset.

Within Area No. 3 training devices are located: barrels and poles.

EPMO AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

Możliwość przyjmowania statków powietrznych o kodzie referencyjnym D i E po wcześniejszym 24-godzinnym zgłoszeniu. Każdorazowo kołowanie statków powietrznych kodu wyższego od kodu referencyjnego lotniska 4C odbywa się po TWY A2 i TWY C do APN 1, stanowisko nr 13 w asyście FOLLOW ME.

Code D and E aircraft may be accepted by arrangement with a minimum of 24 hours notice. Aircraft of a code higher than the AD reference code 4C shall, at any time, taxi via TWY A2 and TWY C to APN 1, stand No. 13 with FOLLOW ME assistance.

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

AD 2 EPMO 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A	Aerodrome Chart - ICAO Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A
AD 2 EPMO 2-1-1	RWY 08/26 Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	RWY 08/26 Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPWA 3-1-1	RWY 08 RNAV 1 Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	RWY 08 RNAV 1 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPMO 4-2-1-0	RWY 08 CHARLIE	RWY 08 CHARLIE
AD 2 EPMO 4-2-2-0	RWY 08 FOXTROT	RWY 08 FOXTROT
AD 2 EPMO 4-2-3-0	RWY 08 BRAVO	RWY 08 BRAVO
AD 2 EPMO 4-2-4-0	RWY 26 JULIETT RNAV 1 Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 26 JULIETT RNAV 1 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPMO 5-3-1-0	RWY 08 ROMEO	RWY 08 ROMEO
AD 2 EPMO 5-3-2-0	RWY 08 TANGO	RWY 08 TANGO
AD 2 EPMO 5-3-3-0	RWY 08 SIERRA	RWY 08 SIERRA

AD 2 EPMO 5-3-4-0	RWY 08 WHISKEY	RWY 08 WHISKEY
AD 2 EPMO 5-3-5-0	RWY 26 X-RAY	RWY 26 X-RAY
AD 2 EPMO 5-3-6-0	RWY 26 YANKEE	RWY 26 YANKEE
	Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPMO 6-1-1	ILS CAT II or LOC RWY 08 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II or LOC RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 6-2-1	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 6-2-3	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 6-6-1-1	RNAV (GNSS) RWY 08 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 6-6-2-1	RNAV (GNSS) RWY 26 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 7-1-1	Mapa podejścia z widocznością - ICAO	Visual Approach Chart - ICAO
AD 2 EPMO 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart

STRONA WOLNA

INTENTIONALLY LEFT BLANK