

EPWA AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA I NAZWA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
<b>EPWA - Chopina w Warszawie</b>		

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

1.	<b>ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja lotniska</b> 52°09'57"N 020°58'02"E - Skrzyżowanie osi dróg startowych.	<b>ARP - WGS-84 coordinates and site at AD</b> 52°09'57"N 020°58'02"E - Intersection of RWY axes.
2.	<b>Odległość, kierunek od miasta</b> 10 km (5.4 NM) BRG 205° GEO	<b>Direction and distance from city</b> 10 km (5.4 NM) BRG 205° GEO
3.	<b>Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia</b> 362 ft/27.0°C	<b>Elevation/Reference temperature</b> 362 ft/27.0°C
4.	<b>Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska</b> 103 ft	<b>Geoid undulation at AD ELEV PSN</b> 103 ft
5.	<b>Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka</b> 5°E (2016)/ 8'E	<b>MAG VAR/Annual change</b> 5°E (2016)/ 8'E
6.	<b>Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, teleks, AFS</b> Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze" ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa +48-22-650-2255 (faks) AFS: EPWAYDYX www.lotnisko-chopina.pl	<b>AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS</b> "Polish Airports" State Enterprise ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa +48-22-650-2255 (fax) AFS: EPWAYDYX www.lotnisko-chopina.pl
7.	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b> IFR/VFR	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b> IFR/VFR
8.	<b>Uwagi</b> Kierownik Zmiany Dyżurnych Portu: +48-22-650-1555 +48-22-846-1100 +48-22-650-1343 +48-22-650-1428 Urząd Celny: +48-22-650-3403 +48-22-650-2873 Kierownik Zmiany ATM: +48-22-574-5542 +48-22-574-5543 ACC: +48-22-574-5544 +48-22-574-5539 (faks) FMP: +48-22-574-5532 +48-22-574-5539 (faks) APP: +48-22-574-5552 Kierownik Zmiany TWR: +48-22-574-5562 TWR: +48-22-574-5563 ARO: +48-22-574-7173 +48-22-574-7188 (faks) Placówka Straży Granicznej Lotniska Chopina w Warszawie: +48-22-650-2244 Punkt pobierania opłat lotniskowych i handlingowych: +48-22-650-3878 Ambulatorium: +48-22-650-2444	<b>Remarks</b> Aerodrome Duty Officers Supervisor: +48-22-650-1555 +48-22-846-1100 +48-22-650-1343 +48-22-650-1428 Customs Office: +48-22-650-3403 +48-22-650-2873 ATM Supervisor: +48-22-574-5542 +48-22-574-5543 ACC: +48-22-574-5544 +48-22-574-5539 (fax) FMP: +48-22-574-5532 +48-22-574-5539 (fax) APP: +48-22-574-5552 TWR Supervisor: +48-22-574-5562 TWR: +48-22-574-5563 ARO: +48-22-574-7173 +48-22-574-7188 (fax) Border Guard Post of Warsaw Chopin Airport: +48-22-650-2244 Airport Charges Office: +48-22-650-3878 First Aid: +48-22-650-2444

EPWA AD 2.3	GODZINY PRACY	OPERATIONAL HOURS
-------------	---------------	-------------------

1.	<b>Zarządzający lotniskiem</b> H24 W pewnych przedziałach czasu lotnisko może być niedostępne dla ruchu lotniczego. Szczegółowe informacje zawarte są w punktach 20.2.1.3, 21.4.6.	<b>Aerodrome Administration</b> H24 In some periods of time the aerodrome may be unavailable for air traffic. See points 20.2.1.3, 21.4.6 for details.
2.	<b>Służby celne i paszportowe</b> H24	<b>Customs and immigration</b> H24
3.	<b>Służby medyczne i sanitarne</b> H24	<b>Health and sanitation</b> H24
4.	<b>Służba Informacji Lotniczej</b> H24 W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg.	<b>AIS</b> H24 In the scope of services provided by ARO.
5.	<b>Biuro Odpraw Załóg</b> H24	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b> H24
6.	<b>Biuro Meteorologiczne</b> H24	<b>MET Office</b> H24
7.	<b>Służby Ruchu Lotniczego</b> H24	<b>ATS</b> H24
8.	<b>Tankowanie</b> H24	<b>Fuelling</b> H24
9.	<b>Obsługa</b> H24 Punkt pobierania opłat lotniskowych i handlingowych.	<b>Handling</b> H24 Airport Charges Office.

10.	<b>Ochrona</b> H24	<b>Security</b> H24
11.	<b>Odladzanie</b> H24	<b>De-icing</b> H24
12.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

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

1.	<b>Srodki załadowcze</b> - platformy załadowcze (3.5 t, 7 t, 12 t, 14 t), - transportery taśmowe (do 450 kg), - podnośniki widlowe (2 t, 5 t), - wózki do palet, - wózki do kontenerów (ld-2, ld-3), - przyczepy do bagażu (do 700 kg), - przyczepy do cargo (1.5 t), - ciągniki spalinowe do transportu przyczep z bagażem, - ciągniki elektryczne do przewozu bagażu.	<b>Cargo-handling facilities</b> - platform loading trucks (3.5 t, 7 t, 12 t, 14 t), - self-propelled belt loaders (up to 450 kg), - fork lift trucks (2 t, 5 t), - pallet dollies, - container dollies (ld-2, ld-3), - baggage carts (up to 700 kg), - cargo carts (1.5 t), - diesel ramp tractors, - electric ramp tractors.
2.	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b> JET A-1, AVGAS 100LL	<b>Fuel/Oil types</b> JET A-1, AVGAS 100LL
3.	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b> Cysterny samochodowe 4200 - 62000 litrów pojemności.	<b>Fuelling facilities/Capacity</b> Cisterns of 4200 - 62000 litres capacity.
4.	<b>Urządzenia do odladzania</b> "Elephant" - 9, "Kiitokori" - 5.	<b>De-icing facilities</b> "Elephant" - 9, "Kiitokori" - 5.
5.	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b> Dla samolotów o wielkości do B767.	<b>Hangar space for visiting aircraft</b> For aeroplanes up to size of B767.
6.	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b> Naprawy i wymiany silników: B737CL, B767-200/300, E170/190. Inspekcje, naprawy i wymiany silników: CF6-80C2, CF34-8E/-8C/-10E; CFM56-3 samolotów: B767, E170/190 i B737-300/400/500. Inspekcje i naprawy silników: AE3007A, PW124B/127E, samolotów: E145 i ATR-72/42-500.	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b> Repairs and engine replacement of: B737CL, B767-200/300, E170/190. Inspections, repairs and replacement of engines: CF6-80C2, CF34-8E/-8C/-10E; CFM56-3, aeroplanes: B767, E170/190 and B737-300/400/500. Inspections and repairs of engines: AE3007A, PW124B/127E of aeroplanes: E145 and ATR-72/42-500.
7.	<b>Uwagi</b> 2.4.2 - Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, EUROCARD/MASTERCARD, AMERICAN EXPRESS, b) karty paliwowe: AIR BP, UNIVERSAL WEATHER AND AVIATION, AVCARD/OASIS, MULTISERVICE, AIR ROUTING, WORLD FUEL SERVICES Ltd. Przedpłata: Telefon: +48-22-606-6735, +48-22-606-8733 Faks: +48-22-606-6764, +48-22-606-6808  2.4.3 - <b>Zamówienia</b> na adres: <u>Lotos Air BP Polska Sp. z o.o.</u> ul. Elbląska 135 80-718 Gdańsk Telefon: +48-22-650-4290 Tel. kom.: +48-505-121-406, +48-691-080-013 Faks: +48-22-650-4291 E-mail: <a href="mailto:dystrybucja.warszawa@lotosairbp.pl">dystrybucja.warszawa@lotosairbp.pl</a> Kontakt w sprawach handlowych: Telefon: +48-22-595-4501 Tel. kom.: +48-505-001-291 Faks: +48-58-308-8595 E-mail: <a href="mailto:wojciech.okine@lotosairbp.pl">wojciech.okine@lotosairbp.pl</a>  <u>Petrolot Sp. z o.o.</u> Warszawa ul. 17 Stycznia 39 SITA: WAWNPLO Telefon: +48-22-606-6710 Faks: +48-22-606-8682  2.4.4 Agent Handlingowy  <u>Baltic Ground Services PL Sp. z o.o.</u> 17 Stycznia 45B, 02-146 Warszawa SITA: WAWBGXH E-mail: <a href="mailto:fuel@bgs.aero">fuel@bgs.aero</a> Telefon: +48-22-650-2800 +48-601-433-408	<b>Remarks</b> 2.4.2 - The following forms of payment are accepted: a) credit cards: VISA, EUROCARD/MASTERCARD, AMERICAN EXPRESS, b) fuel carnets: AIR BP, UNIVERSAL WEATHER AND AVIATION, AVCARD/OASIS, MULTISERVICE, AIR ROUTING, WORLD FUEL SERVICES Ltd. Prepayment: Phone: +48-22-606-6735, +48-22-606-8733 Fax: +48-22-606-6764, +48-22-606-6808  2.4.3 - <b>Place orders</b> to: <u>Lotos Air BP Polska Sp. z o.o.</u> ul. Elbląska 135 80-718 Gdańsk Phone: +48-22-650-4290 Mobile: +48-505-121-406, +48-691-080-013 Fax: +48-22-650-4291 E-mail: <a href="mailto:dystrybucja.warszawa@lotosairbp.pl">dystrybucja.warszawa@lotosairbp.pl</a> Kontakt w sprawach handlowych: Phone: +48-22-595-4501 Mobile: +48-505-001-291 Fax: +48-58-308-8595 E-mail: <a href="mailto:wojciech.okine@lotosairbp.pl">wojciech.okine@lotosairbp.pl</a>  <u>Petrolot Sp. z o.o.</u> Warszawa ul. 17 Stycznia 39 SITA: WAWNPLO Phone: +48-22-606-6710 Fax: +48-22-606-8682  2.4.4 Handling Agent  <u>Baltic Ground Services PL Sp. z o.o.</u> 17 Stycznia 45B, 02-146 Warszawa SITA: WAWBGXH E-mail: <a href="mailto:fuel@bgs.aero">fuel@bgs.aero</a> Phone: +48-22-650-2800 +48-601-433-408

<p>E-mail: ops.waw@bgs.aero Telefon: +48-22-650-2800 +48-601-433-408 Częstotliwość: 131,850 MHz Znak wywoławczy: BGS WARSZAWA</p> <p><b>LS Airport Services S.A.</b> ul. Wirażowa 35, 02-158 Warszawa Telefon: +48-22-206-9500 Faks: +48-22-206-9501 E-mail: vera@lsas.aero Częstotliwość: 131,925 MHz <b>Welcome Airport Services</b> ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Telefon: +48-22-650-4546/-4547 +48-506-006-206 (kom.) Faks: +48-22-650-4542 E-mail: ops@welcome-as.pl Częstotliwość: 131,400 MHz SITA: WAWOOXH</p> <p>Obsługa statków ACFT: wszystkie typy. Pełen zakres obsługi naziemnej. 2.4.6 - <b>Zamówienia</b> na adres: <b>CEES Sp. z o.o.</b> Warszawa ul. 17 Stycznia 39 Telefon: +48-22-606-8871 Faks: +48-22-606-8238 E-mail: cees@lot.pl http:// www.cees.waw.pl</p>	<p>E-mail: ops.waw@bgs.aero Phone: +48-22-650-2800 +48-601-433-408 Frequency: 131.850 MHz Callsign: BGS WARSZAWA</p> <p><b>LS Airport Services S.A.</b> ul. Wirażowa 35, 02-158 Warszawa Phone: +48-22-206-9500 Fax: +48-22-206-9501 E-mail: vera@lsas.aero Frequency: 131.925 MHz <b>Welcome Airport Services</b> ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Phone: +48-22-650-4546/-4547 +48-506-006-206 (mobile) Fax: +48-22-650-4542 E-mail: ops@welcome-as.pl Frequency: 131.400 MHz SITA: WAWOOXH</p> <p>ACFT to be served: all. Served offered: all. 2.4.6 - <b>Place orders to:</b> <b>CEES Sp. z o.o.</b> Warszawa ul. 17 Stycznia 39 Phone: +48-22-606-8871 Fax: +48-22-606-8238 E-mail: cees@lot.pl http:// www.cees.waw.pl</p>
---	--

<b>EPWA AD 2.5</b>	<b>UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW</b>	<b>PASSENGER FACILITIES</b>
--------------------	---------------------------------	-----------------------------

<b>1. Hotele</b> Hotel na lotnisku, H24. Hotele w mieście.	<b>Hotels</b> Hotel at the airport, H24. City hotels.
<b>2. Restauracje</b> Restauracje, bufety.	<b>Restaurants</b> Restaurants, snack-bars.
<b>3. Środki transportu</b> Autobusy miejskie, taksówki, kolej, autobusy międzymiastowe, wypożyczalnia samochodów.	<b>Transportation</b> Municipal buses, taxi, train, interurban buses, car rentals.
<b>4. Pomoc medyczna</b> Pierwsza pomoc (szpitale w mieście).	<b>Medical facilities</b> First aid (hospitals in the city).
<b>5. Usługi bankowe i pocztowe</b> Na terenie portu.	<b>Bank and Post office</b> In the airport area.
<b>6. Informacja turystyczna</b> Dostępna.	<b>Tourist office</b> Available.
<b>7. Uwagi</b> 2.5.1 - Telefon: +48-22-650-4891 - Faks: +48-22-846-4991	<b>Remarks</b> 2.5.1 - Phone: +48-22-650-4891 - Fax: +48-22-846-4991

<b>EPWA AD 2.6</b>	<b>SŁUŻBA RATOWNICZA I PRZECIWOŻAROWA</b>	<b>RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES</b>
--------------------	---	--

<b>1. Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b> CAT 9 ICAO	<b>Aerodrome category for fire fighting</b> CAT 9 ICAO
<b>2. Wyposażenie ratownicze</b> pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 7 pojazd ratownictwa technicznego - 1 pojazd dowodzenia i łączności - 1 ambulanse - 2 kontener medyczny	<b>Rescue equipment</b> fire and rescue vehicles - 7 technical rescue vehicle - 1 management and communication vehicle - 1 ambulances - 2 medical container
<b>3. Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b> - przyczepa niskopodwoziowa z holownikiem, - dyszle do samolotu, Sprzęt do usuwania unieruchomionych statków powietrznych - kategoria I; max B787-8 (max masa brutto 110 t): - lotnicze poduszki podnośnikowe (4 zestawy), - system uprząży do podnoszenia samolotu, - maty ziemne do budowy dróg awaryjnych.	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b> - low chassis trailer with a tug, - aeroplane tow bars, Equipment for removal of disabled aircraft: category I, max B787-8 (max gross weight 110 t): - aeronautical lifting cushions (4 kits), - harness system for aircraft lifting, - ground mats for construction of emergency roads.
<b>4. Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

EPWA AD 2.7	SEZONOWA DOSTĘPNOŚĆ LOTNISKA I OCZYSZCZANIE	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING
1.	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b> zestaw do odśnieżania (plug, szczotka, dmuchawa) - 11, plug lotniskowy - 14, plug wirnikowy - 4, rozsiewalnik - 3, opryskiwacz - 3.	<b>Types of clearing equipment</b> snow removal set (plough, runway sweeper, blower) - 11, runway snow plough - 14, rotary plough - 4, spreader - 3, sprayer - 3.
2.	<b>Kolejność oczyszczania</b> Patrz AD 1.2, punkt 2.9.	<b>Clearance priorities</b> See AD 1.2, point 2.9.
3.	<b>Uwagi</b> Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM i MOTNE.	<b>Remarks</b> Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM and MOTNE.

EPWA AD 2.8	PLYTY POSTOJOWE, DRÓGI KOŁOWANIA I PUNKTY KONTROLI WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
1.	<b>Nawierzchnia i nośność płyty</b> APN 1 - ASPH, PCN 43 R/B/W/T APN 10 - CONC, PCN 57 R/C/X/U APN 11 - CONC, PCN 39 R/B/X/T APN 12 - CONC, PCN 77 R/A/W/T APN 13 - CONC, PCN 84 R/A/W/T APN 3 - CONC, PCN 71 R/B/X/T APN 5A - CONC, PCN 58 R/B/W/T APN 5B - CONC, PCN 71 R/B/X/T APN 5C - CONC, PCN 58 R/B/W/T APN 7A - CONC, PCN 86 R/B/W/T APN 7B - CONC, PCN 86 R/B/W/T APN 9 - CONC, PCN 71 R/B/W/T APN MILITARY - CONC, PCN 71 R/C/W/T Cargo APN - CONC, PCN 84 R/C/X/T HELI - ASPH (MTOW do 5700 kg)	<b>Apron surface and strength</b> APN 1 - ASPH, PCN 43 R/B/W/T APN 10 - CONC, PCN 57 R/C/X/U APN 11 - CONC, PCN 39 R/B/X/T APN 12 - CONC, PCN 77 R/A/W/T APN 13 - CONC, PCN 84 R/A/W/T APN 3 - CONC, PCN 71 R/B/X/T APN 5A - CONC, PCN 58 R/B/W/T APN 5B - CONC, PCN 71 R/B/X/T APN 5C - CONC, PCN 58 R/B/W/T APN 7A - CONC, PCN 86 R/B/W/T APN 7B - CONC, PCN 86 R/B/W/T APN 9 - CONC, PCN 71 R/B/W/T APN MILITARY - CONC, PCN 71 R/C/W/T Cargo APN - CONC, PCN 84 R/C/X/T HELI - ASPH (MTOW up to 5 700 kg)

2.	<b>Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność</b>	<b>TWY width, surface and strength</b>
	<p>TWY "A0" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "A1" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "A2" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "A3" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "A4" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T  TWY "A5" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "A6" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "A7" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "A8" - 23 m, ASPH, PCN 89 F/C/W/T  TWY "B1" - 11 m, ASPH, PCN 22 F/C/W/T  TWY "B6" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "B7" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "B8" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "C1" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T  TWY "D2" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "D3" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "D4" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T  TWY "D5" - 5 m, ASPH (MTOW do 5700 kg)  TWY "E1" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/W/T  TWY "E2" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T  TWY "E3" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T  TWY "F" - 23 m, CONC, PCN 58 R/B/W/T  TWY "G" - 23 m, CONC, PCN 84 R/C/W/T  TWY "H1" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "H2" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "K" - 15 m, ASPH, PCN 39 F/B/X/T  TWY "L" - 23 m, ASPH, PCN 96 F/C/W/T  TWY "M1" - 23 m, CONC, PCN 86 R/B/W/T  TWY "M2" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/W/T  TWY "M3" - 23 m, CONC, PCN 58 R/B/W/T  TWY "N1" - 23 m, ASPH, PCN 98 F/C/W/T  TWY "N2" - 23 m, ASPH, PCN 87 F/B/W/T  TWY "N3" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T  TWY "O1" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "O2" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "S1" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "S2" - 23 m, ASPH, PCN 109 F/D/X/T  TWY "S3" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "U1" - 23 m, CONC, PCN 86 R/B/W/T  TWY "U2" - 23 m, ASPH, PCN 70 F/C/W/T  TWY "U3" - 23 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T  TWY "V" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/W/T  TWY "W" - 23 m, ASPH, PCN 43 R/B/W/T  TWY "Z Blue 1" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "Z Blue 2" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "Z Orange 1" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "Z Orange 2" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "Z1" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "Z2" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "Z3" - 23 m, CONC, PCN 71 R/C/W/T  TWY "Z4" - 23 m, CONC, PCN 71 R/C/W/T  TWY "Z5" - 23 m, CONC, PCN 71 R/C/W/T</p>	<p>TWY "A0" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "A1" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "A2" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "A3" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "A4" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T  TWY "A5" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "A6" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "A7" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "A8" - 23 m, ASPH, PCN 89 F/C/W/T  TWY "B1" - 11 m, ASPH, PCN 22 F/C/W/T  TWY "B6" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "B7" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "B8" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "C1" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T  TWY "D2" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "D3" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "D4" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T  TWY "D5" - 5 m, ASPH (MTOW up to 5700 kg)  TWY "E1" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/W/T  TWY "E2" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T  TWY "E3" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T  TWY "F" - 23 m, CONC, PCN 58 R/B/W/T  TWY "G" - 23 m, CONC, PCN 84 R/C/W/T  TWY "H1" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "H2" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/W/T  TWY "K" - 15 m, ASPH, PCN 39 F/B/X/T  TWY "L" - 23 m, ASPH, PCN 96 F/C/W/T  TWY "M1" - 23 m, CONC, PCN 86 R/B/W/T  TWY "M2" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/W/T  TWY "M3" - 23 m, CONC, PCN 58 R/B/W/T  TWY "N1" - 23 m, ASPH, PCN 98 F/C/W/T  TWY "N2" - 23 m, ASPH, PCN 87 F/B/W/T  TWY "N3" - 23 m, ASPH, PCN 66 F/B/X/T  TWY "O1" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "O2" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "S1" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "S2" - 23 m, ASPH, PCN 109 F/D/X/T  TWY "S3" - 23 m, ASPH, PCN 77 R/C/X/T  TWY "U1" - 23 m, CONC, PCN 86 R/B/W/T  TWY "U2" - 23 m, ASPH, PCN 70 F/C/W/T  TWY "U3" - 23 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T  TWY "V" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/W/T  TWY "W" - 23 m, ASPH, PCN 43 R/B/W/T  TWY "Z Blue 1" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "Z Blue 2" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "Z Orange 1" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "Z Orange 2" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "Z1" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "Z2" - 23 m, CONC, PCN 71 R/B/X/T  TWY "Z3" - 23 m, CONC, PCN 71 R/C/W/T  TWY "Z4" - 23 m, CONC, PCN 71 R/C/W/T  TWY "Z5" - 23 m, CONC, PCN 71 R/C/W/T</p>
3.	<b>Punkt sprawdzania wysokościomierzy</b> Patrz: AD 2 EPWA 1-3-1, 1-3-2, 1-3-3, 1-3-4, 1-3-5, 1-3-6.	<b>ACL and elevation</b> See: AD 2 EPWA 1-3-1, 1-3-2, 1-3-3, 1-3-4, 1-3-5, 1-3-6.
4.	<b>Punkty sprawdzania VOR/INS</b> INS	<b>VOR/INS checkpoints</b> INS
5.	<b>Uwagi</b> Patrz: AD 2 EPWA 1-3-1, 1-3-2, 1-3-3, 1-3-4, 1-3-5. Stosowanie procedury push-back (patrz punkt 2.20.2.1.3.1). Ograniczenia w kołowaniu (patrz punkt 2.20.2.1.2).	<b>Remarks</b> See: AD 2 EPWA 1-3-1, 1-3-2, 1-3-3, 1-3-4, 1-3-5. Push-back procedure applicability (see point 2.20.2.1.3.1). Taxiing restrictions (see point 2.20.2.1.2).

EPWA AD 2.9	SYSTEM KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM I OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
1.	<p><b>Znaki identyfikacyjne miejsc postojowych, linie prowadzenia po drogach kołowania oraz wizualne systemy dokowania/parkowania na miejscach postojowych statków powietrznych</b></p> <p>1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się ze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- świateł osi TWY,</li> <li>- poprzeczek zatrzymania,</li> <li>- poprzeczek oczekiwania,</li> <li>- podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania.</li> </ul> <p>2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składający się ze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- świateł wprowadzenia na stanowiska - na stanowiskach: 53, 54, 74-76, 101-105, 712,</li> <li>- oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu,</li> <li>- systemu dokowania - dla stanowisk 1-7, 9-24.</li> </ul>	<p><b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands</b></p> <p>1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWY consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TWY centre line lights,</li> <li>- stop-bars,</li> <li>- clearance bars,</li> <li>- illuminated mandatory and information signs and markings.</li> </ul> <p>2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aircraft stand manoeuvring guidance lights - stands: 53, 54, 74-76, 101-105, 712,</li> <li>- aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings,</li> <li>- docking system for aircraft stands 1-7, 9-24.</li> </ul>
2.	<p><b>Oznakowanie i światła dróg startowych oraz dróg kołowania</b></p> <p>Oznakowanie:</p> <p>1. <b>RWY:</b> progu, przesuniętego progu, strefy przyziemienia, punktu celowania, tożsamości RWY, osi, krawędzi.</p> <p>2. <b>TWY:</b> osi, krawędziowe, miejsc oczekiwania przed drogami startowymi, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne.</p> <p><b>Światła/Lights:</b></p> <p>1. <b>RWY:</b> Patrz punkt 2.14.</p> <p>2. <b>TWY:</b> Patrz punkt 2.15.3.</p>	<p><b>RWY and TWY markings and lights</b></p> <p>Marking:</p> <p>1. <b>RWY:</b> threshold, displaced threshold, touchdown zone, aiming point, RWY de-signators, centre line, edge.</p> <p>2. <b>TWY:</b> centre line, edge, runway-holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information markings.</p> <p><b>Światła/Lights:</b></p> <p>1. <b>RWY:</b> See point 2.14.</p> <p>2. <b>TWY:</b> See point 2.15.3.</p>
3.	<p><b>Poprzeczki zatrzymania</b></p> <p>"A0", "A4", "A5", "A8", "B1", "B7", "B8", "C1", "D2", "D3", "E3", "H1", "H2", "L", "N1", "N2", "N3", "O1"/"S1", "S2", "S3".</p> <p>Kołowanie przez włączoną poprzeczkę zatrzymania jest surowo zabronione.</p>	<p><b>Stop bars</b></p> <p>"A0", "A4", "A5", "A8", "B1", "B7", "B8", "C1", "D2", "D3", "E3", "H1", "H2", "L", "N1", "N2", "N3", "O1"/"S1", "S2", "S3".</p> <p>Taxiing across an operating stop bar is strictly prohibited.</p>
4.	<p><b>Uwagi</b></p> <p>TWY N1 i S2 wyposażone są w światła RETIL.</p> <p>Na TWY łączących się z RWY zastosowano bardziej wyraziste oznakowanie miejsc oczekiwania przed RWY, bardziej wyraziste oznakowanie osi TWY oraz dodatkowe oznakowanie nakazu.</p> <p>RWY 15/33 jest wyposażona w światła wykonane w technologii LED (z wyjątkiem świateł osi).</p>	<p><b>Remarks</b></p> <p>TWY N1 and S2 are equipped with the RETIL lights.</p> <p>TWYs connected to the RWY are provided with enhanced RWY holding position markings, enhanced TWY centre line markings and additional mandatory instruction markings.</p> <p>RWY 15/33 is equipped with LED lights (except for centre-line lights).</p>

EPWA 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
29/APCH	Budynek/Building (7)	WA072-2015-72	52°08'47.6" N	021°01'59.3" E	191	535	NIE/TAK, NO/YES
29/APCH	Budynek z masztami/Building with masts (8)	WA071-2015-71	52°08'51.5" N	021°01'57.3" E	177	521	TAK/TAK, YES/YES
29/APCH	Wiatromierz/Anemometer	WA098-2015-98a	52°09'42.1" N	020°58'37.9" E	37	375	NIE/TAK, NO/YES
29/APCH	RVR/RVR	WA163-2015-163a	52°09'42.5" N	020°58'38.3" E	10	350	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Budynek z anteną/Building with antenna (150)	WA005-2015-5	52°10'29.9" N	020°56'29.8" E	40	399	NIE/NIE, NO/NO
15/APCH	Antena NFM - THR 15/NFM antenna - THR 15	WA145-2015-145	52°10'47.2" N	020°57'17.5" E	6	360	NIE/NIE, NO/NO
15/APCH	ILS LOC/ILS LOC (83)	WA041-2015-41	52°10'48.9" N	020°57'11.4" E	11	368	TAK/NIE, YES/NO
15/APCH	Reklama/Billboard (189)	WA048-2015-48	52°11'08.5" N	020°57'12.4" E	46	404	NIE/TAK, NO/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
Ice Alert AMS - 2/Ice Alert AMS - 2	WA160-2015-160	52°09'10.2" N	020°58'47.7" E	7	358	NIE/NIE, NO/NO
Wskaźnik kierunku wiatru/Wind direction indicator (169)	WA099-2015-99	52°09'10.5" N	020°58'49.6" E	26	377	NIE/TAK, NO/YES
Antena NFM - THR 33/NFM antenna - THR 33 (67)	WA101-2015-101	52°09'21.8" N	020°58'25.0" E	15	365	NIE/TAK, NO/YES
ILS GP/DME - DS3/ILS GP/DME	WA100-2015-100	52°09'24.4" N	020°58'22.7" E	51	400	TAK/TAK, YES/YES
ILS GP/DME-DS3/ILS GP/DME	WA168-2017-168	52°09'24.5" N	020°58'22.6" E	10	359	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
Wiatromierz/Anemometer	WA141-2015-141a	52°09'25.0" N	020°58'22.2" E	37	384	NIE/TAK, NO/YES
RVR/RVR	WA159-2015-159a	52°09'25.0" N	020°58'22.4" E	10	357	NIE/NIE, NO/NO
Wskaźnik kierunku wiatru/Wind direction indicator (141)	WA102-2015-102	52°09'41.7" N	020°58'32.0" E	27	363	NIE/TAK, NO/YES
Wieża PAZI/ATC tower (19)	WA073-2015-73	52°09'44.6" N	020°57'34.6" E	155	502	NIE/TAK, NO/YES
Sygnalizator świetlny/Light signal	WA156-2015-156	52°09'45.6" N	020°58'02.9" E	8	351	NIE/NIE, NO/NO
Detektor wyładowań atmosferycznych/Atmospheric discharge detector	WA166-2015-166	52°09'52.8" N	020°57'58.5" E	6	348	NIE/NIE, NO/NO
Wiatromierz/Anemometer	WA157-2015-157a	52°09'53.9" N	020°57'57.3" E	33	381	NIE/NIE, NO/NO
RVR/RVR	WA155-2015-155a	52°09'54.0" N	020°57'57.5" E	10	351	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (14)	WA080-2015-80	52°10'09.2" N	020°59'41.6" E	160	496	NIE/NIE, NO/NO
Ice Alert AMS - 1/Ice Alert AMS - 1	WA151-2015-151	52°10'14.3" N	020°57'10.2" E	6	357	NIE/NIE, NO/NO
Wskaźnik kierunku wiatru/Wind direction indicator (232)	WA097-2015-97	52°10'15.3" N	020°57'10.6" E	25	385	NIE/TAK, NO/YES
RVR - THR 11/RVR - THR 11	WA153-2015-153a	52°10'15.9" N	020°57'07.2" E	10	371	NIE/NIE, NO/NO
Wiatromierz/Anemometer	WA142-2015-142a	52°10'16.1" N	020°57'07.3" E	33	401	NIE/TAK, NO/YES
ILS GP/DME - DS1/ILS GP/DME	WA169-2017-169	52°10'16.2" N	020°57'06.2" E	10	372	TAK/NIE, YES/NO
ILS GP/DME DS1/ILS GP/DME (25)	WA144-2015-144	52°10'16.3" N	020°57'05.9" E	50	411	TAK/TAK, YES/YES
Budynek z masztem/Building with mast (157)	WA014-2015-14	52°10'16.8" N	020°56'05.1" E	95	455	NIE/NIE, NO/NO
Antena monitora GP - THR 11/GP monitoring antenna - THR 11	WA143-2015-143	52°10'17.1" N	020°57'02.8" E	18	379	TAK/TAK, YES/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (221)	WA131-2015-131	52°10'26.1" N	021°01'19.0" E	212	558	NIE/NIE, NO/NO
Wiatromierz/Anemometer	WA094-2015-94a	52°10'30.5" N	020°57'24.8" E	36	386	NIE/TAK, NO/YES
RVR - THR 15/RVR - THR 15	WA149-2015-149a	52°10'30.5" N	020°57'24.9" E	9	359	NIE/NIE, NO/NO
Wskaźnik kierunku wiatru/Wind direction indicator (175)	WA093-2015-93	52°10'36.2" N	020°57'34.4" E	26	371	NIE/TAK, NO/YES
Budynek/Building (219)	WA129-2015-129	52°10'37.1" N	021°01'02.8" E	168	514	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (220)	WA130-2015-130	52°10'38.0" N	021°01'04.6" E	189	535	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (122)	WA085-2015-85	52°10'42.2" N	021°01'13.7" E	179	529	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (217)	WA127-2015-127	52°10'43.0" N	021°00'59.6" E	170	513	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (123)	WA084-2015-84	52°10'44.2" N	021°01'10.6" E	188	534	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (216)	WA126-2015-126	52°10'44.2" N	021°00'56.7" E	189	535	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (218)	WA128-2015-128	52°10'44.6" N	021°01'02.1" E	190	535	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna	WA119-2015-119	52°10'47.6" N	020°59'48.5" E	147	499	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z reklamą/Building with billboard (213)	WA123-2015-123	52°10'48.1" N	021°01'40.2" E	182	521	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z reklamą/Building with billboard (173)	WA079-2015-79	52°10'48.2" N	020°58'44.9" E	141	495	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (208)	WA117-2015-117	52°10'48.4" N	020°59'45.2" E	148	499	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (126)	WA081-2015-81	52°10'49.6" N	021°01'08.8" E	232	579	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (209)	WA118-2015-118	52°10'49.8" N	020°59'47.2" E	142	493	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (205)	WA114-2015-114	52°10'50.0" N	020°59'16.9" E	145	499	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (129)	WA103-2015-103	52°10'50.2" N	021°01'00.8" E	188	538	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (103)	WA087-2015-87	52°10'50.4" N	021°01'36.6" E	184	523	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (125)	WA083-2015-83	52°10'51.2" N	021°01'11.6" E	196	543	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (118)	WA088-2015-88	52°10'52.0" N	021°01'36.3" E	199	542	NIE/TAK, NO/YES
Budynek/Building (214)	WA124-2015-124	52°10'52.0" N	021°01'41.2" E	176	515	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (130)	WA104-2015-104	52°10'52.0" N	021°00'59.3" E	170	521	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (127)	WA082-2015-82	52°10'52.3" N	021°01'07.9" E	192	538	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (211)	WA121-2015-121	52°10'53.5" N	021°01'17.3" E	179	525	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (204)	WA113-2015-113	52°10'53.9" N	021°01'10.5" E	191	537	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (121)	WA086-2015-86	52°10'54.7" N	021°01'34.2" E	196	540	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (212)	WA122-2015-122	52°10'55.2" N	021°01'31.5" E	158	506	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (119)	WA090-2015-90	52°10'55.3" N	021°01'38.9" E	208	558	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (117)	WA091-2015-91	52°10'55.5" N	021°01'43.4" E	226	575	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (215)	WA125-2015-125	52°10'56.7" N	021°00'54.9" E	177	525	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (206)	WA115-2015-115	52°10'56.7" N	020°59'17.9" E	147	501	TAK/TAK, YES/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (120)	WA089-2015-89	52°10'57.3" N	021°01'36.8" E	206	556	NIE/TAK, NO/YES
Budynek/Building (113)	WA077-2015-77	52°10'58.6" N	020°57'49.6" E	148	499	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z masztem/Building with mast (124)	WA092-2015-92	52°11'10.1" N	021°01'26.3" E	171	524	TAK/NIE, YES/NO
Budynek/Building (193)	WA069-2015-69	52°11'11.7" N	020°57'13.6" E	59	418	NIE/TAK, NO/YES
Budynek z anteną/Building with antenna	WA170-2017-170	52°11'39.0" N	021°00'08.8" E	207	565	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (226)	WA136-2015-136	52°11'42.9" N	020°58'07.0" E	143	494	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z piorunochronem/Building with lightning conductor (225)	WA135-2015-135	52°11'58.0" N	020°58'04.9" E	146	496	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building (224)	WA134-2015-134	52°12'01.9" N	020°57'59.8" E	150	501	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (223)	WA133-2015-133	52°12'05.6" N	020°58'02.7" E	158	509	NIE/NIE, NO/NO
Stup/Ski lift (201)	WA076-2015-76	52°12'15.6" N	020°57'27.1" E	29	526	TAK/TAK, YES/YES
Budynek z anteną/Building with antenna (222)	WA132-2015-132	52°12'23.6" N	020°59'58.5" E	228	591	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna	WA171-2017-171	52°12'45.0" N	020°57'22.0" E	185	553	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna (202)	01553-2010-105	52°13'29.3" N	020°59'29.0" E	453	827	NIE/TAK, NO/YES

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

1.	<b>Biuro MET</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa	<b>Associated MET office</b> Aeronautical Meteorological Station Warszawa
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24	<b>Hours of service</b> H24
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okres ważności</b> Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru 24 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Period of validity</b> Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office 24 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz lotniskowych/Przerwy między prognozami</b> TREND NIL	<b>Trend forecast/Interval of issuance</b> TREND NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Zamawianie dokumentacji na przelot drogą mailową: rshm.lodz@imgw.pl Konsultacje telefoniczne: Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592.	<b>Briefing and consultation provided</b> Documentation ordering via e-mail: rshm.lodz@imgw.pl Telephone consultation: Phone: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592.
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, GAMET, AIRMET, SIGMET, mapy. PL, EN	<b>Flight documentation/Language(s) used</b> METAR, TAF, GAMET, AIRMET, SIGMET, charts. PL, EN
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wylądowań Atmosferycznych PERUN.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> SWH, SWM, SWL Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Radar data, Satellite images, PERUN Lightning Detection System.
8.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Telefon, faks, internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Phone, fax, internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR, ACC, APP, FIS	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR, ACC, APP, FIS
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Tel.: +48-22-650-1591 +48-503-122-351 E-mail: lsm.okecie@imgw.pl Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru Tel.: +48-22-846-0682 +48-22-569-4592 Faks: +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-22-650-1591 +48-503-122-351 E-mail: lsm.okecie@imgw.pl Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office Phone: +48-22-846-0682 +48-22-569-4592 Fax: +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

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

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Kierunek geograficzny/ TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni/nawierzchnia RWY i SWY Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR (WGS-84)/ Współrzędne końca drogi startowej Undulacja geoidy progno (ft) THR coordinates (WGS-84)/ RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progno i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
11	114.52°GEO	2800 x 50	RWY: PCN 77 R/A/W/T. CONC/ASPH SWY: CONC/ASPH	52°10'17.31"N 020°56'48.17"E 103.1	361.5 360.4
29	294.55°GEO	2800 x 50	RWY: PCN 77 R/A/W/T. CONC/ASPH	52°09'46.33"N 020°58'38.54"E 103.1	346.3 345.0
15	151.73°GEO	3690 x 60	RWY: PCN 82 F/C/X/T. ASPH	52°10'42.86"N 020°57'21.26"E 103.0	352.3 349.6
33	331.75°GEO	3690 x 60	RWY: PCN 82 F/C/X/T. ASPH	52°09'16.50"N 020°58'36.77"E 103.1	354.3 351.9

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
11	NIL	256 x 50	NIL	2860 x 300	Tak/Yes
29	NIL	NIL	NIL	2860 x 300	NIL
15	NIL	NIL	NIL	3810 x 300	NIL



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
33	NIL	NIL	NIL	3810 x 300	Tak/Yes

Uwagi	Remarks
<b>RWY 29:</b> 2860x300/200 - szerokość 200 m występuje na odcinku 180 m od początku drogi startowej.	<b>RWY 29:</b> 2860x300/200 - width of 200 m is present on the length of 180 m from the beginning of the runway.
Nawierzchnia RWY 11/29 oraz RWY 15/33 jest rowkowana z wyłączeniem rejonu skrzyżowania dróg starowych.	RWY 11/29 and RWY 15/33 surface is grooved except for the area of intersection of the RWYs.
RESA dla RWY 11: 240 m x 100 m RESA dla RWY 15: 90 m x 120 m RESA dla RWY 29: 90 m x 100 m RESA dla RWY 33: 90 m x 120 m	RWY 11 RESA: 240 m x 100 m RWY 15 RESA: 90 m x 120 m RWY 29 RESA: 90 m x 100 m RWY 33 RESA: 90 m x 120 m
11) Brak świateł SWY.	11) No SWY lights.
29) Przesunięty THR.	29) Displaced THR.
15) - NIL	15) - NIL
33) Przesunięty THR.	33) Displaced THR.

EPWA AD 2.13	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI	DECLARED DISTANCES
--------------	----------------------	--------------------

RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
11	2304	2304	2560	2560
29	2800	2800	2800	2304
15	3690	3690	3690	3690
33	3690	3690	3690	3029

Uwagi	Remarks
Dopuszcza się kołowanie od świateł końca RWY 11 do TWY "E3" lub TWY "L" po lądowaniu/przerwanym starcie.	Taxiing AVBL FM RWY 11 RENLs up to TWY "E3" or TWY "L" after LDG/aborted take-off.

EPWA 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
15	D2 O1	3193 2630	3193 2630	3193 2630
33	A8 H2	3661 3010	3661 3010	3661 3010
11	D3	1649	1649	1905
29	A4 N2	1918 2301	1918 2301	1918 2301

Uwagi	Remarks
Wszystkie odległości mierzone od przecięcia odpowiednich osi RWY i TWY.	All distances are measured from intersections of axes of appropriate RWY and TWY.

EPWA 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 progu THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
11	Calvert cat. II SFL	960 m LIH SFL 300 m - 960 m	G	G	PAPI 3° left	65 dla/for B747	900 m
15	SALS	420 m LIH	G	G	PAPI 3.5° left	55 dla/for B787-8	NIL
29	SALS	420 m LIH	G	G	PAPI 3.5° right	55 dla/for B787-8	NIL
33	ALPA-ATA cat. II SFL	900 m LIH SFL 300 m - 900 m	G	G	PAPI 3° left	64 dla/for B747	900 m

RWY ID	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
11	2560 m / 15 m	FM 0 - 1660 m: W FM 1660 - 2260 m: R/W FM 2260 - 2560 m: R LIH	2560 m / 60 m	FM 0 - 1960 m: W FM 1960 - 2560 m: Y LIH	R	NIL
15	3690 m / 15 m	FM 0 - 2790 m: W FM 2790 - 3390 m: R/W FM 3390 m: R LIH	3690 m / 60 m	FM 0 - 3090 m: W FM 3090 m: Y LIH	R	NIL
29	2300 m / 15 m	FM 0 - 1400 m: W FM 1400 - 2000 m: R/W FM 2000 m: R LIH	2800 m / 60 m	FM 0 - 500 m: R FM 500 - 2200 m: W FM 2200 m: Y LIH	R	150 m R
33	3030 m / 15 m	FM 0 - 2130 m: W FM 2130 - 2730 m: R/W FM 2730 m: R LIH	3690 m / 60 m	FM 0 - 600 m: R FM 600 - 3030 m: W FM 3030 m: Y LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
Dla startów z kierunku 29 oraz 33 światła linii centralnej dostępne na całej długości RWY. Światła krawędzi RWY15/33 nie zapewniają prowadzenia po kręgu.	For take-off from RWY 29 and RWY 33 centre line lights available on the whole RWY length. RWY 15/33 edge lights do not provide circling guidance.

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

1.	<b>Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej</b> NIL	<b>ABN/IBN location, characteristics and hours of operation</b> NIL
2.	<b>Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru</b> LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10.	<b>LDI location and lights/Anemometer location and lights</b> LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3.	<b>Światła krawędziowe dróg kołowania i światła linii centralnych dróg kołowania</b> 1. Krawędziowe: Wszystkie TWY z wyjątkiem TWY "A8" (na wysokości stanowisk postojowych 64L do 66R - odblaskowe oznaczniki krawędzi zapewnione), "B1", "U1", "U3", "M1", "M2", "M3", "Z2", "Z3", "Z4", "Z5", "ZB1", "ZB2", "ZB3", "ZO2". Brak na płytowych TWY. 2. Światła osi: "A0", "A1", "A2", "A3", "A4", "A5", "A6", "A7", "A8", "D2", "E1", "E2", "E3", "F", "G", "H2", "L", "N1", "M1", "M2", "M3", "N2", "N3", "O1", "O2", "S1", "S2", "S3", "U1", "U3", "Z1", "Z2", "Z3", "Z4", "Z5", "Z Orange 1 <sup>(1)</sup> ", "Z Orange 2 <sup>(2)</sup> ", "Z Blue 1 <sup>(2)</sup> ", "Z Blue 2 <sup>(2)</sup> ". 3. Światła ochronne RWY: "A0", "A4", "A5", "A8", "B1", "B7", "B8", "C1", "D2", "D3", "D4", "E3", "H1", "H2", "L", "N1", "N2", "N3", "O1", "S1", "S2", "S3". 4. Poprzeczki oczekiwania: Na TWY: "A1", "A2", "A3", "A4", "A6", "A8", "E1", "E2", "F", "M1", "M2", "M3", "O1", "O2", "S2", "U1", "U2", "U3", "Z1", "Z2", "Z Orange 1", "Z Orange 2", "Z Blue 1", "Z Blue 2". APN 7A, APN 10, APN 13 - światła wyjściowe z płyty odlodzeniowej. Trzy stopnie intensywności. 5. Światła manewrowania stanowiska postojowego: Na stanowiskach: 53, 54, 71-76, 101-105, 712.	<b>TWY edge and centre line lighting</b> 1. Edge: All TWYs excluding TWY "A8" (reflective edge markers provided alongside parking stands 64L to 66R), "B1", "U1", "U3", "M1", "M2", "M3", "Z2", "Z3", "Z4", "Z5", "ZB1", "ZB2", "ZB3", "ZO2". No edge lights on apron TWYs. 2. Centre line lights: "A0", "A1", "A2", "A3", "A4", "A5", "A6", "A7", "A8", "D2", "E1", "E2", "E3", "F", "G", "H2", "L", "N1", "M1", "M2", "M3", "N2", "N3", "O1", "O2", "S1", "S2", "S3", "U1", "U3", "Z1", "Z2", "Z3", "Z4", "Z5", "Z Orange 1 <sup>(1)</sup> ", "Z Orange 2 <sup>(1)</sup> ", "Z Blue 1 <sup>(2)</sup> ", "Z Blue 2 <sup>(2)</sup> ". 3. RWY guard lights: "A0", "A4", "A5", "A8", "B1", "B7", "B8", "C1", "D2", "D3", "D4", "E3", "H1", "H2", "L", "N1", "N2", "N3", "O1", "S1", "S2", "S3". 4. Clearance bars: At TWYs: "A1", "A2", "A3", "A4", "A6", "A8", "E1", "E2", "F", "M1", "M2", "M3", "O1", "O2", "S2", "U1", "U2", "U3", "Z1", "Z2", "Z Orange 1", "Z Orange 2", "Z Blue 1", "Z Blue 2", "Z3". On APN 7A, APN 10, APN 13 - de-icing facility exit lights. Three stages of intensity. 5. Aircraft stand manoeuvring guidance lights: On stands: 53, 54, 71-76, 101-105, 712.
4.	<b>Zasilanie rezerwowe włącznie z czasem przełączania</b> Zasilanie rezerwowe dla wszystkich światel na lotnisku. Przełączanie bezprzerwy (0 sek.).	<b>Secondary power supply/Switch over time</b> Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 sec).
5.	<b>Uwagi</b> 1), 2) - Patrz punkt EPWA AD 2.20.2.1.1.	<b>Remarks</b> 1), 2) - See point EPWA AD 2.20.2.1.1.

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

1.	<b>Współrzędne geograficzne (WGS-84) TLOF lub progu FATO</b> <b>Undulacja geoidy</b> NIL	<b>Coordinates (WGS-84) of TLOF or THR of FATO</b> <b>Geoid undulation</b> NIL
2.	<b>Wzniesienie strefy TLOF i/lub strefy FATO (ft)</b> NIL	<b>TLOF and/or FATO elevation (ft)</b> NIL
3.	<b>Wymiary strefy TLOF i/lub strefy FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie</b> NIL	<b>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking</b> NIL

4.	Kierunki geograficzne i magnetyczne FATO NIL	True and MAG BRG of FATO NIL
5.	Deklarowane rozporządzalne długości NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 2.22.6.	Remarks Procedures for helicopters: see point 2.22.6.

EPWA AD 2.17	PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	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/Okęcie CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52°12'28"N 020°42'01"E 52°15'32"N 020°46'15"E 52°15'47"N 020°50'10"E 52°15'48"N 020°55'56"E 52°15'38"N 020°57'05"E 52°15'30"N 020°57'30"E 52°15'08"N 021°00'53"E 52°11'03"N 021°06'13"E 52°07'57"N 021°10'36"E 52°02'23"N 021°07'19"E 52°00'43"N 021°00'38"E 52°08'52"N 020°45'47"E 52°12'28"N 020°42'01"E	2000 ft GND	[D]	Okęcie WIEŻA (118.300 MHz) PL Okęcie TOWER (118.300 MHz) EN

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość (MHz) Frequency (MHz)	Godziny pracy Hours of operation (UTC <sup>1)</sup> )
1	2	3	4
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	Okęcie DELIVERY	121.600	0400-2359 (0300-2259)
TWR	Okęcie GROUND	121.900	H24
TWR	Okęcie WIEŻA Okęcie TOWER	118.300	H24
EPWA ATIS	-	120.450	H24
EPWA VOLMET	Warszawa CONTROL Warszawa RADAR	127.600	H24

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

EPWA 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	WA	CH40X	H24	52°09'24.4" N 020°58'22.7" E	120 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (deklination 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	WAS	CH36X	H24	52°10'16.2" N 020°57'05.9" E	120 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (5°E/Mar 16)	OKC	113.450 MHz CH81Y	H24	52°10'11.1" N 020°57'36.2" E	120 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL250). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL250).
DVOR/DME (5°E/Oct 05)	WAR	114.900 MHz CH96X	H24	52°15'33.3" N 020°39'25.8" E	90 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 150 NM (000°-090°), 80 NM (090°-000°) - do FL500. Designated operational coverage: 150 NM (000°-090°), 80 NM (090°-000°) - up to FL500.
ILS GP	-	333.800 MHz	H24	52°10'16.2" N 020°57'05.9" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 53 ft GP 3.0°
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	52°09'24.4" N 020°58'22.7" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 54 ft GP 3.0°
ILS LOC (5°E/Jan 16)	WAS	109.900 MHz	H24	52°09'38.2" N 020°59'07.5" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. CAT. II
ILS LOC (5°E/Jan 16)	WA	110.300 MHz	H24	52°10'50.0" N 020°57'15.0" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. CAT. IIIA

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPWA 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 CHOPINA W WARSZAWIE

## ATC PROCEDURES AT WARSAW CHOPIN AIRPORT

## 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 OKĘCIE DELIVERY na częstotliwości 121,600 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

In order to receive en-route clearance, the crew of an aircraft shall communicate with OKĘCIE DELIVERY on frequency 121.600 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 ORAZ KOŁOWANIE

## PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES

	<p>Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez OKĘCIE GROUND, częstotliwość 121,900 MHz.</p> <p><b>2.20.1.1.3 ZEZWOLENIA NA START I LĄDOWANIE</b></p> <p>Za zezwolenia na zajęcie drogi startowej oraz za zezwolenie na start odpowiada OKĘCIE WIEŻA na częstotliwości 118,300 MHz.</p> <p>Po przesłaniu przez OKĘCIE GROUND na częstotliwość OKĘCIE WIEŻA, załoga powinna przełączyć częstotliwość, <b>zaniechać wywołania TWR i monitorować</b> w oczekiwaniu na wywołanie przez ATC.</p> <p><b>2.20.1.1.4 DODATKOWE PROCEDURY KOŁOWANIA I ODLOTU</b></p> <p>Piloci statków powietrznych <b>wymagających do odlotu pełnej dostępności długości RWY 15/33</b> są zobowiązani poinformować o tym fakcie OKĘCIE GROUND przed rozpoczęciem kołowania.</p> <p>Ze względu na możliwość użycia innej RWY do startu, niż opublikowana w ATIS, zaleca się szczególną uwagę podczas oczekiwania na zezwolenie na start.</p> <p>Progi oraz strefy przyziemienia pozostałych dróg startowych mogą być niewidoczne z używanej RWY.</p> <p><b>2.20.1.2 RADAR DOZOROWANIA RUCHU NAZIEMNEGO (SMR)</b></p> <p>SMR zapewnia źródło informacji o ruchu na polu manewrowym lotniska z wyłączeniem następujących dróg kołowania: B1, D5, F, G, M1-3, O2, U1-3, V, W, Z1-5, H1, B6-8.</p> <p>SMR stanowi dodatkowe źródło informacji wykorzystywane do:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- określenia pozycji pojazdów i statków powietrznych na polu manewrowym lotniska,</li><li>- monitorowania ruchu pojazdów i statków powietrznych względem wydanych zezwoleń i instrukcji,</li><li>- upewnienia się, że RWY jest wolna od pojazdów i innych statków powietrznych dla lądujących i startujących statków powietrznych,</li><li>- udzielania informacji o ruchu,</li><li>- asysty dla pojazdów i kołujących statków powietrznych,</li><li>- asysty dla służb ratowniczych.</li></ul> <p>Załogi będą informowane o niedostępności SMR podczas LVP za pośrednictwem rozgłośni ATIS lub drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Surface Movement Radar unserviceable".</p> <p><b>2.20.1.3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ</b></p> <p><b>2.20.1.3.1 ODLOTY</b></p> <p>Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia drogi startowej, jest gotowy do startu po otrzymaniu zezwolenia bez zbędnych opóźnień.</p> <p>Załoga nie gotowa do startu przed osiągnięciem punktu oczekiwania (w sytuacji, gdy nie ma poprzedzającego ruchu na tej samej drodze kołowania) powinna powiadomić służby ATC tak szybko jak to możliwe.</p> <p>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.</p> <p>Jeśli droga kołowania pomiędzy stanowiskiem postojowym a pozycją oczekiwania jest krótka, sugeruje się zakończenie demonstracji procedur bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej przed opuszczeniem stanowiska postojowego.</p> <p>Służby ATC zakładają, że załoga rozpocznie rozbieg w ciągu maksymalnie 10 sekund (od otrzymania zezwolenia na start).</p> <p>Separacja w śladzie aerodynamicznym zapewniana jest przez służby ATC zgodnie z obowiązującymi wymaganiami. W przypadkach, gdy większa niż obowiązująca separacja jest wymagana, załoga powinna poinformować służby ATC przed wjazdem na drogę startową.</p> <p>Standardowym dystansem do startu są pośrednie części drogi startowej:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>a) RWY 29 – N2;</li><li>b) RWY 15 – S2/O1.</li></ol> <p>Załogi powinny być przygotowane i gotowe do zaakceptowania odlotu z pośrednich części drogi startowej:</p>	<p>Ground movement instructions are issued by OKĘCIE GROUND, frequency 121.900 MHz.</p> <p><b>ARRIVAL AND DEPARTURE CLEARANCES</b></p> <p>The unit responsible for line-up clearance and departure clearance is OKĘCIE TOWER on frequency 118.300 MHz.</p> <p>While being transferred from OKĘCIE GROUND to OKĘCIE TOWER, the crew is required to change the frequency. <b>Initial call shall be omitted and the TWR frequency shall be monitored</b> for ATC call.</p> <p><b>ADDITIONAL TAXI AND DEPARTURE PROCEDURES</b></p> <p>Pilots of aircraft <b>requiring full length of RWY 15/33 for departure</b> have to notify OKĘCIE GROUND prior to the commencement of taxiing.</p> <p>Since a different runway may be used for take-off than that published in ATIS, extreme caution is advised when awaiting take-off clearance.</p> <p>Thresholds and touchdown zones of other runways may not be visible from the used runway.</p> <p><b>SURFACE MOVEMENT RADAR (SMR)</b></p> <p>The SMR provides GND surveillance on the manoeuvring area, except for TWYs: B1, D5, F, G, M1-3, O2, U1-3, V, W, Z1-5, H1, B6-8.</p> <p>The SMR is a supplementary tool used for:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- determining the position of aircraft and vehicles on the manoeuvring area,</li><li>- monitoring the compliance with ATC clearances and instructions issued to aircraft and vehicles,</li><li>- ensuring that the RWY-in-use for landing or departure is clear of aircraft or vehicles,</li><li>- providing traffic information,</li><li>- providing assistance to taxiing aircraft or vehicles,</li><li>- providing assistance to rescue units.</li></ul> <p>During LVP flight crews will be informed about unavailability of the SMR by ATIS or by radio. The following phraseology will be used: "Surface Movement Radar unserviceable".</p> <p><b>MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME</b></p> <p><b>DEPARTURES</b></p> <p>ATC will consider every aircraft at the holding point as able to commence line up and take-off roll after clearance issued with no delay.</p> <p>Pilots not ready before reaching the holding point (no aircraft in front on the same taxiway) shall advise ATC as early as possible.</p> <p>Where possible, cockpit checks and cabin readiness shall be completed before line-up and any actions requiring completion on the runway shall be minimized as much as possible.</p> <p>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.</p> <p>When cleared for take-off ATC will expect and has planned on seeing movement within maximum 10 seconds (of take off clearance being issued).</p> <p>Wake vortex separation is applied by ATC in accordance with the published requirements. If more separation than the prescribed minima is requested, pilots shall notify ATC before entering the runway.</p> <p>Standard take off runs are following intersections:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>a) RWY 29 – N2;</li><li>b) RWY 15 – S2/O1.</li></ol> <p>Pilots shall prepare and be ready to accept the following intersection take off runs:</p>
--	---	--

RWY	LIGHT	MEDIUM TURBOPROP	MEDIUM JET	HEAVY	SUPER HEAVY
11	D3	-	-	-	-
15	D2, S2, O1	D2, S2, O1	D2, S2, O1	D2	-
29	N2, A4	N2, A4	N2	-	-
33	H2	H2	H2	H2	-

W celu zwiększenia przepustowości dróg startowych oraz uwzględniając przyznane CTOT, służby ATC mogą zmienić kolejność odlotów w każdym momencie.

Zalogi nie mogące zaakceptować startów z wyznaczonych lub przedstawionych powyżej pośrednich części drogi startowej, powinny powiadomić służby ATC nie później niż przed uruchomieniem silników.

### 2.20.1.3.2

#### PRZYLOTY

W celu uniknięcia nadmiernego obciążenia częstotliwości załoga statku powietrznego przekazanego z WARSZAWA APP lub WARSZAWA DIRECTOR na łączność z WARSZAWA TWR powinna zgłosić się na częstotliwości TWR EPWA podając jedynie znak wywoławczy.

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.

Dla RWY 33, jeśli możliwe, sugeruje się użycie drogi szybkiego zejścia S1, S2 jako preferowanej.

Dla RWY 11, jeśli możliwe, sugeruje się użycie drogi kołowania N1, jako preferowanej.

Zaleca się dostosować prędkość dobiegu tak, aby efektywnie przeciąć skrzyżowanie dróg startowych.

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

Zaplanowanie i użycie najwłaściwszej drogi opuszczenia RWY pozwala zminimalizować czas jego zajęcia.

### 2.20.1.3.3

#### NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO LĄDOWANIU

Jeśli organ kontroli lotniska (TWR) nie nakaże inaczej, po zakończeniu dobiegu i opuszczeniu drogi startowej załoga lądującego statku powietrznego powinna nawiązać łączność z OKĘCIE GROUND na częstotliwości 121,900 MHz w celu otrzymania instrukcji kołowania do wyznaczonego stanowiska postojowego na płycie postojowej.

## 2.20.2

### PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W PORCIE LOTNICZYM WARSZAWA IM. FRYDERYKA CHOPINA

### 2.20.2.1

#### PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

### 2.20.2.1.1

#### DROGI KOŁOWANIA "Z", "Z ORANGE", "Z BLUE"

TWY "Z1" i "Z2" dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 65 m.

TWY "Z Orange 1" i "Z Orange 2" dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

TWY "Z Blue 1" i "Z Blue 2" dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

W czasie kołowania statku powietrznego po TWY "Z" - TWY "Z Orange" i TWY "Z Blue" są niedostępne do kołowania innych statków powietrznych.

Dopuszcza się równoczesne kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m lub mniejszej po TWY "Z Orange" i TWY "Z Blue".

TWY "Z Orange" i TWY "Z Blue" mogą być wykorzystywane dwukierunkowo w sposób elastyczny według poleceń organu kontroli ruchu lotniczego TWR.

Oznakowanie poziome osi TWY "Z Orange 1" i "Z Orange 2" stanowi linia koloru pomarańczowego o szerokości 15 cm, która jest obwiedziona opaską koloru czarnego.

To increase runway capacity and to comply with slot times, ATC may reorder departure sequence at any time.

Pilots unable to accept the reduced take off runs from the assigned or above mentioned intersections shall inform ATC no later than upon startup.

#### ARRIVALS

When transferred from WARSZAWA APP or WARSZAWA DIRECTOR to WARSZAWA TWR, the initial call to TWR EPWA shall be limited to flight call sign only to avoid frequency congestion.

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

For RWY 33, use the rapid exit TWY S1, S2 where possible as preferred exit.

For RWY 11, use TWY N1, where possible as preferred exit.

It is essential to adjust landing roll speed to cross the runway intersection efficiently.

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

The use of the most appropriate exit enables to minimize the safe runway occupancy time.

#### ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER LANDING

If not specified otherwise by TWR, after finishing landing roll and vacating the runway, the crew of a landing aircraft shall establish communication with OKĘCIE GROUND on frequency 121.900 MHz in order to receive taxi instructions to a designated parking stand on the apron.

### PROCEDURES APPLICABLE AT WARSAW FRYDERYK CHOPIN AIRPORT

#### TAXIING PROCEDURES

#### TWYs "Z", "Z ORANGE", "Z BLUE"

TWY "Z1" and "Z2" are restricted to aircraft with a wingspan of 65 m or less.

TWY "Z Orange 1" and "Z Orange 2" are restricted to aircraft with a wingspan of 36 m or less.

TWY "Z Blue 1" and "Z Blue 2" are restricted to aircraft with a wingspan of 36 m or less.

During aircraft taxiing on TWY "Z", "TWY Z Orange" and TWY "Z Blue" are closed for taxiing of other aircraft.

Aircraft with a wingspan of 36 m or less may taxi on TWY "Z Orange" and TWY "Z Blue" at the same time.

Aircraft may taxi on TWY "Z Orange" and TWY "Z Blue" in both directions in accordance with the instructions from the TWR.

TWY "Z Orange 1" and "Z Orange 2" centre line marking is an orange line, 15 cm wide, outlined in black.

Światła osi TWY "Z Orange 1" i "Z Orange 2" dwukierunkowe, barwa świecenia zielona/zielona. Światła zainstalowane w rozstawie nie przekraczającym 30 m.

Oznakowanie świetlne osi TWY "Z Orange 1" i "Z Orange 2" wykonane światłami dookólnymi, barwa świecenia pomarańczowa. Światła zainstalowane przemiennie ze światłami osi w rozstawie nie przekraczającym 30 m.

Oznakowanie poziome osi TWY "Z Blue 1" i "Z Blue 2" stanowi linia koloru niebieskiego o szerokości 15 cm, która jest obwiedziona opaską koloru czarnego.

Światła osi TWY "Z Blue 1" i "Z Blue 2" dwukierunkowe, barwa świecenia zielona/zielona. Światła zainstalowane w rozstawie nie przekraczającym 30 m.

Oznakowanie świetlne osi TWY "Z Blue 1" i "Z Blue 2" wykonane światłami dookólnymi, barwa świecenia niebieska. Światła zainstalowane przemiennie ze światłami osi w rozstawie nie przekraczającym 30 m.

W warunkach LVP preferowaną drogą kołowania jest TWY "Z".

TWY "Z" może być wykorzystywana w warunkach LVP bez ograniczeń co do wartości RVR.

TWY "Z Orange" i TWY "Z Blue" mogą być wykorzystywane w warunkach LVP i CAT II do wartości RVR nie mniejszej niż 350 m.

Jeżeli wartość RVR jest mniejsza niż 350 m, światła osi TWY "Z Orange" i "Z Blue" muszą być wyłączone.

### 2.20.2.1.2

#### INNE OGRANICZENIA

Informacje dotyczące maksymalnych dopuszczalnych rozpiętości skrzydeł statków powietrznych na poszczególnych drogach kołowania - patrz mapa: AD 2 EPWA 1-3-1, AD 2 EPWA 1-3-2, AD 2 EPWA 1-3-3, AD 2 EPWA 1-3-4, AD 2 EPWA 1-3-5.

TWY "B1" - kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 24 m.

Kołowanie na silnikach od skrzyżowania TWY "U1" z TWY "W" z/ną płytę przedhangarową zabronione.

Droga techniczna pomiędzy TWY "B1" oraz TDZ 11 niedostępna dla statków powietrznych na silnikach. Holowanie obowiązkowe.

Na TWY "M1", "M2", "M3" obowiązuje ograniczenie prędkości do 10 kt.

TWY "F": światła osi niedostępne.

TWY "M3": na odcinku od TWY "O2" do stanowiska postojowego nr 17 dostępna do wypychania i kołowania statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 65 m.

TWY "N1": TWY jednokierunkowa – brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.

TWY "N3": TWY jednokierunkowa – brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu. Należy zachować szczególną ostrożność, aby w czasie kołowania w kierunku RWY 29 nie pomylić wjazdu na TWY "N3" z wjazdem na TWY "E3".

TWY "S1": TWY jednokierunkowa – brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.

TWY "S3": TWY jednokierunkowa na odcinku pomiędzy RWY 15/33 a TWY D2 – brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.

TWY "Z3": dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 65 m. W przypadku zajętości stanowisk postojowych 812 lub 813 przez statki powietrzne, kołowanie po TWY "Z3" statków powietrznych o rozpiętości powyżej 36 m tylko w asyście pojazdu FOLLOW ME.

Załogi statków powietrznych, których baza podwozia przekracza 22,78 m, w trakcie kołowania powinny wykorzystywać technikę *judgemental oversteering*.

Podlot śmigłowców po TWY "U", "M", "Z", "Z Orange" i "Z Blue" tylko w asyście FOLLOW ME.

W przypadku, gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowywania lub wykołowywania jest niezgodna z oznaczeniami poziomymi, zawsze odbywa się ona według wskazań i pod nadzorem FOLLOW ME.

TWY "Z Orange 1" and "Z Orange 2" centre line lights are two-directional, green/green, installed with spacing not greater than 30 m.

TWY "Z Orange 1" and "Z Orange 2" centre line marking lights are orange, omnidirectional, intervening between centre line lights, installed with spacing not greater than 30 m.

TWY "Z Blue 1" and "Z Blue 2" centre line marking is a blue line, 15 cm wide, outlined in black.

TWY "Z Blue 1" and "Z Blue 2" centre line lights are two-directional, green/green, installed with spacing not greater than 30 m.

TWY "Z Blue 1" and "Z Blue 2" centre line marking lights are blue, omnidirectional, intervening between centre line lights, installed with spacing not greater than 30 m.

In LVP conditions TWY "Z" is the preferred TWY.

On TWY "Z" in LVP conditions no restrictions in respect of RVR apply.

In LVP conditions and CAT II operations TWY "Z Orange" and TWY "Z Blue" may be used with RVR not less than 350 m.

If RVR is less than 350 m the TWY "Z Orange", and TWY "Z Blue" centre line lights must be switched off.

#### OTHER RESTRICTIONS

Information on maximum allowable aircraft wingspans on individual TWYs - see charts: AD 2 EPWA 1-3-1, AD 2 EPWA 1-3-2, AD 2 EPWA 1-3-3, AD 2 EPWA 1-3-4, AD 2 EPWA 1-3-5.

TWY "B1" - taxiing of aircraft with a wingspan up to 24 m.

Taxiing under own power from the intersection of TWY "U1" and TWY "W" from/to the apron in front of the hangar is forbidden.

Service road between TWY "B1" and TDZ 11 not available for aircraft taxiing under own power. Towing is obligatory.

A speed limit of 10 kt applies on TWYs "M1", "M2", "M3.

TWY "F": centre-line lights unavailable.

TWY "M3": along the section from TWY "O2" to stand no. 17 available for push-back and taxiing of aircraft with a wingspan up to 65 m.

TWY "N1": one-way traffic – aircraft cannot enter the RWY for take-off.

TWY "N3": one-way traffic – aircraft cannot enter the RWY for take-off. Particular care shall be taken when taxiing in the direction of RWY 29 in order not to mistake the TWY "N3" entry for the TWY "E3" entry.

TWY "S1": one-way traffic – aircraft cannot enter the RWY for take-off.

TWY "S3": one-way traffic on the section between RWY 15/33 and TWY D2 – aircraft cannot enter the RWY for take-off.

TWY "Z3": available for aircraft with a wingspan up to 65 m. When aircraft stands 812 or 813 are unavailable, taxiing of aircraft with a wingspan above 36 m along TWY "Z3" only with the FOLLOW ME assistance.

Crews of aircraft with a wheelbase of more than 22.78 m should use "judgemental oversteering".

Helicopters are to air taxi via TWYs "U", "M", "Z", "Z Orange" and "Z Blue" only with FOLLOW ME assistance.

In case the intended aircraft position or the entering/exiting procedure on an apron does not comply with the markings, an aircraft is always to move in accordance with FOLLOW ME instructions.

**2.20.2.1.3 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA****2.20.2.1.3.1 POSTÓJ STATKÓW POWIETRZNYCH**

Obowiązują następujące procedury/ograniczenia na stanowiskach postojowych:

**1-24, 61-63, 64-66, 75-76, 708-712, 91-98:** obowiązuje procedura wypychania.

**7A:** Parkowanie wyłącznie wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego. Znaki tożsamości stanowisk postojowych oraz automatyczne systemy wprowadzania na stanowiska niedostępne.

**9, 10, 10L, 10R:** w przypadku statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m - wypychanie następuje na TWY "Z2", TWY "Z Orange 2" lub TWY "Z Blue 2" - według poleceń TWR.

W przypadku statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł powyżej 36 m wypychanie następuje zawsze na TWY "Z2" - według poleceń TWR.

**9, 10, 10L, 10R:** otrzymując instrukcję wypychania, załoga zobligowana jest przekazać personelowi odpowiedzialnemu za wypychanie, na którą linię (kolor) kołowania statek powietrzny ma być wypchnięty.

**44, 45:** dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł powyżej 52 m obowiązuje procedura wypychania. Stanowiska dostępne wyłącznie od strony TWY "A4".

**44A:** Wkołowanie i wykołowanie ze stanowiska wyłącznie wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

**98:** Parkowanie wyłącznie wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego. Znak tożsamości stanowiska postojowego niedostępny.

**201-205:** stanowiska przeznaczone wyłącznie dla śmigłowców.

Parkowanie na stanowiskach 1-7 i 9-24 wg wskazań świetlnego systemu dokowania SAFEDOCK lub wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

Parkowanie na pozostałych stanowiskach wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

**1-20, 31B-48:** światła wprowadzania na stanowiska postojowe - niedostępne.

**31B:** obracanie statków powietrznych zabronione.

**804-811:** załogi statków powietrznych informują OKĘCIE GROUND o konieczności wykołowania ze stanowiska postojowego z wykorzystaniem TWY "U3".

**2.20.2.1.4 PROCEDURY DOTYCZĄCE ODLADZANIA SAMOLOTÓW**

W pierwszej kolejności należy zgłosić potrzebę odladania swojemu agentowi handlingowemu.

Potrzebę odladania należy zgłosić podczas prośby o zezwolenie ATC do OKĘCIE DELIVERY – FREQ 121.600 MHZ.

Prośbę o zgodę na uruchomienie silników/wypychanie należy zgłosić OKĘCIE GROUND – FREQ 121.9MHZ – dopiero gdy statek powietrzny będzie całkowicie przygotowany (wszyscy pasażerowie na pokładzie, drzwi zamknięte, ciągnik podłączony, jeśli wymagany).

Stanowisko do odladania zostanie przydzielone w oparciu o sytuację ruchową, typ ACFT, instrukcje ATC dotyczące kołowania.

Wkołowywanie na stanowiska do odladania tylko w asyście FOLLOW ME.

ACFT kołujące do stanowiska odladania, które nie będą przestrzegać niniejszej procedury, nie będą przyjmowane i będą odsyłane na koniec kolejki.

ATC nie odpowiada za odladanie i nie ma kontaktu z personelem odpowiedzialnym za odladanie.

Odladanie ACFT dozwolone tylko na płytach postojowych 7A, 10 i 13.

WARSZAWA TWR wyznacza płytę do odladania w użyciu i wyznacza kolejkę statków powietrznych do odladania.

**2.20.2.1.5 DOSTĘPNOŚĆ LOTNISKA DLA LOTÓW SPECJALNYCH**

NIL

**2.20.2.1.6 INNE WYMAGANIA****AIRCRAFT PARKING PROCEDURES****PARKING OF AIRCRAFT**

The following procedures/limitations are in force on parking stands:

**1-24, 61-63, 64-66, 75-76, 708-712, 91-98:** push-back is mandatory.

**7A:** Parking in accordance with the marshaller instructions only. Designation marking of the stands and automatic docking systems are unavailable.

**9, 10, 10L, 10R:** for aircraft with a wingspan up to 36 m push-back is performed on TWY "Z2", TWY "Z Orange 2" or TWY "Z Blue 2" - in accordance with TWR instructions.

For aircraft with a wingspan greater than 36 m push-back is performed always on TWY "Z2" - in accordance with TWR instructions.

**9, 10, 10L, 10R:** receiving push-back clearance, the crew is obliged to inform the push-back staff which TWY line (colour) the aircraft is to be pushed-back to.

**44, 45:** for aircraft with a wingspan greater than 52 m push-back is mandatory. Stands available exclusively from TWY "A4".

**44A:** Taxiing in/out from the aircraft stand in accordance with the marshaller instructions.

**98:** Parking in accordance with the marshaller instructions only. Designation marking of the aircraft stand is unavailable.

**201-205:** stands designated for helicopters only.

Parking on stands 1-7 and 9-24 according to indications of the SAFEDOCK docking guidance system or marshaller's instructions.

Parking on the remaining stands according to the marshaller's instructions.

**1-20, 31B-48:** aircraft stand manoeuvring guidance lights - unavailable.

**31B:** turning of aircraft is prohibited.

**804-811:** flight crews shall notify OKĘCIE GROUND of the necessity to exit a stand using TWY "U3".

**AIRCRAFT DE-ICING PROCEDURES**

Report the necessity for de-icing to your ramp agent at first.

Report the necessity for de-icing when requesting ATC clearance to OKĘCIE DELIVERY – FREQ 121.600 MHz.

For start-up/push back contact OKĘCIE GROUND – FREQ 121.900 MHz – only when completely ready (all passengers on board, doors closed, tug connected if required).

De-icing position will be assigned depending on air traffic flow and ACFT type, taxi according to ATC instructions.

Enter de-icing stands only with FOLLOW ME guidance.

ACFT taxiing to the de-icing position without following this procedure will not be accepted and will be moved to the end of the sequence.

ATC is not responsible for de-icing, neither has contact with de-icing agents.

De-icing of ACFT allowed only on aprons 7A, 10 and 13.

WARSZAWA TWR designates de-icing pad in use and designates aircraft de-icing sequence.

**AERODROME AVAILABILITY FOR SPECIAL FLIGHTS**

NIL

**OTHER REQUIREMENTS**



Przewoźnicy użytkujący samoloty cargo większe niż ATR są zobowiązani do upewnienia się, czy lotnisko Chopina w Warszawie dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu samolotu. W przypadku braku potwierdzenia statek powietrzny musi być wyposażony we własny dyszel holowniczy.

Carriers using cargo aeroplanes of a size greater than ATR are obliged to ensure that an appropriate towing bar will be available for particular aeroplane type at Warsaw Chopin Airport. Otherwise an aircraft must be equipped with its own towing bar.

**2.2.0.2.2 AUTOMATYCZNY SYSTEM WPROWADZANIA NA STANOWISKO POSTOJOWE - SAFEDOCK**

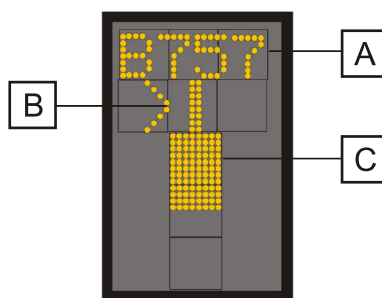
**AUTOMATIC DOCKING SYSTEM - SAFEDOCK**

Stanowiska postojowe o numerach: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 10L, 10R, 11, 12, 13, 13L, 13R, 14, 14L, 14R, 15, 15L, 15R, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 zostały wyposażone w system wprowadzania na stanowisko SAFEDOCK.

The following apron stands have been equipped with the automatic docking system SAFEDOCK: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 10L, 10R, 11, 12, 13, 13L, 13R, 14, 14L, 14R, 15, 15L, 15R, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24.

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

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



**A. WYŚWIETLACZ ALFANUMERYCZNY / ALPHANUMERIC DISPLAY**

ACFT type	typ samolotu (wyselekcjonowany)	aircraft type (selected)
WAIT / VIEW / BLOC	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
WAIT / GATE / BLOC	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
WAIT	weryfikacja typu SP lub testowanie systemu	
SLOW	zbyt duża prędkość podczas kołowania na stanowisko	aircraft approach speed too fast for docking
ACFT type and SLOW	a) złe warunki pogodowe - zmniejszona widzialność b) utrata kontaktu z samolotem podczas kołowania	a) bad weather conditions - reduced visibility b) loss of contact with the aircraft during docking
STOP	konieczność nagłego zatrzymania (Emergency)	aircraft to be stopped immediately (emergency stop)
STOP / ID / FAIL	zatrzymanie z powodu niepowodzenia identyfikacji samolotu	aircraft to be stopped due to failed aircraft identification
STOP / SBU	zbyt duże odchylenie od linii centralnej w zasięgu ostatnich 2 metrów od punktu zatrzymania	aircraft far off the centre line within 2 m to the stop position
STOP następnie/next OK	prawidłowe zatrzymanie w punkcie zatrzymania	aircraft stopped in the correct position
TOO FAR	samolot przekroczył punkt zatrzymania (odległość powyżej 1 metra)	aircraft stopped too far past the stop position (distance more than 1 m)

**B. NAPROWADZANIE AZYMUTALNE / AZIMUTH GUIDANCE**

Technika laserowego skanowania pozwala na użycie systemu przez załogę z obydwu foteli.	Laser scanning technology allows the system to be used from both pilot positions.
Wyświetlane są informacje o położeniu poprzecznym samolotu względem linii centralnej.	Information on aircraft transverse position with respect to the centreline is displayed.

**C. POLE WSKAŹNIKA ZBLIŻANIA / APPROACH DISTANCE FIELD**

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

**2.2.0.2.1 RUTYNOWE CZYNNOŚCI PODCZAS DOKOWANIA PRZY UŻYCIU SYSTEMU**

**ROUTINE TO BE FOLLOWED WHEN USING THE SYSTEM**

Sprawdzić czy na wyświetlaczu wyświetla się poprawny (żądany) typ samolotu.	Check that the correct aircraft type is displayed on the display.
"Dryfujące" strzałki wskazują uaktywnienie się systemu.	"Drifting" arrows indicate that the system has been activated.
Kołować zgodnie z linią prowadzącą.	The lead-in line is to be followed.
Wyświetlenie się żółtego pola wskaźnika zbliżania oznacza przechwycenie samolotu przez system.	The appearance of the yellow approach indicator field indicates that the aeroplane has been identified by the system.

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

Migające czerwone strzałki wskazują wymagany kierunek skrętu samolotu. Brak strzałek wskazuje, że samolot znajduje się na linii centralnej stanowiska.

W odległości 12 metrów od punktu zatrzymania, wyświetla się dystans do przebycia poprzez wyłączenie kolejnych rzędów wskaźników LED. Wyłączenie jednego rzędu oznacza przebycie 0,5 metra. Wyłączenie wszystkich rzędów LED oznacza odległość 0,5 metra do punktu zatrzymania.

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

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

**EMERGENCY STOP:** w przypadku pojawienia się napisu STOP oraz czerwonych prostokątów zatrzymania w polu naprowadzania azymutalnego konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie samolotu.

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

Flashing red arrows indicate required direction of aircraft turn. Lack of arrows indicates that the aircraft is situated on the aircraft stand centreline.

At a distance of 12 metres from the stop position, the remaining distance to go is indicated by switching off successive rows of LED indicators. Each switched-off row is equal to 0.5 m of the traversed distance. Switching off all rows of LEDs means 0.5 metre distance to the docking point.

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

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

**EMERGENCY STOP:** when a STOP message and red rectangles appear in the azimuth guidance field, the aeroplane is to be stopped immediately.

#### 2.20.2.2.2 PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA

Nie można rozpocząć procedury wkołowania na stanowisko postojowe jeżeli system nie jest aktywny, nie wyświetla się prawidłowy typ samolotu lub na stanowisku postojowym brak jest koordynatora ruchu naziemnego.

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

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

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

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

Pojawienie się komunikatu WAIT oznacza konieczność chwilowego zatrzymania samolotu. Kontynuowanie kołowania na stanowisku może nastąpić po pojawieniu się żółtego pola wskaźnika zbliżania i zastąpieniu komunikatu WAIT właściwym typem samolotu.

W przypadku gdy na wyświetlaczu nie są wyświetlane żadne komunikaty lub są wyświetlone dwa czerwone prostokąty oznacza to awarię systemu dokowania. Należy natychmiast zatrzymać samolot.

#### SAFETY PROCEDURES DURING DOCKING

The docking procedure into the aircraft stand may not be commenced if the system is inactive, an appropriate aircraft type is not displayed or the marshaller is not present at the stand.

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

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

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

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

The display of WAIT message indicates necessity to stop the aeroplane temporarily. Taxiing at the stand may be continued after yellow approach distance field is shown and the WAIT message is replaced by an appropriate aircraft type.

In case where no messages are shown on the display or two red rectangles appear, a system failure is indicated. The aeroplane must be stopped immediately.

#### TAXI ROUTES FOR CRITICAL AIRCRAFT TYPES

Warsaw Chopin Airport may be used by the below-mentioned aircraft types of code letter F for conducting commercial flights or as an alternative aerodrome. The following regulations may be applied in case of air operations carried out by the given aircraft: Airbus 380-800, Antonov AN-124-100, Boeing 747-8, Lockheed C5A/B Galaxy.

For maintenance of code letter F aeroplanes, RWY 15/33 is used as a priority. If there is no access to RWY 15/33, it is possible to use RWY 11/29.

Turning manoeuvre is possible on RWY with the crew's special caution. The aerodrome operator does not provide FOLLOW ME assistance while performing turning manoeuvre on the RWY.

After landing it is not advised to turn off the outer engines due to the necessity of increasing thrust of inner engines which may increase the risk of ingestion or foreign object damage (FOD).

TWYs available for taxiing of code letter F aeroplanes are depicted on chart AD 2 EPWA 1-2-1. Taxiing along the TWY is possible with the assistance of at least two FOLLOW ME vehicles (leader and wing/closing).

#### 2.20.2.2.3 TRASY KOŁOWANIA DLA KRYTYCZNYCH TYPÓW STATKÓW POWIETRZNYCH

Lotnisko Chopina w Warszawie może być wykorzystane przez niżej wymienione typy samolotów o literze kodu F do wykonywania lotów handlowych lub jako lotnisko zapasowe. Poniższe zapisy mają zastosowanie w przypadku operacji lotniczych wykonywanych przez następujące statki powietrzne: Airbus 380-800, Antonov AN-124-100, Boeing 747-8, Lockheed C5A/B Galaxy.

Do obsługi samolotów o literze kodu F priorytetowo wykorzystywana jest RWY 15/33.

W przypadku braku dostępności RWY 15/33, istnieje możliwość wykorzystania RWY 11/29.

Wykonywanie manewru zawracania na RWY jest możliwe przy zachowaniu przez załogę szczególnej ostrożności. Zarządzający lotniskiem nie zapewnia asysty FOLLOW ME przy wykonywaniu manewru zawracania na RWY.

Po lądowaniu nie jest zalecane wyłączanie zewnętrznych silników z uwagi na konieczność zwiększenia ciągu silników wewnętrznych, co może zwiększyć ryzyko zassania FOD.

TWY dostępne do kołowania dla samolotów o literze kodu F oznaczono na mapie AD2 EPWA 1-2-1. Kołowanie po TWY dozwolone jest w asyście co najmniej dwóch FOLLOW ME (prowadzący oraz skrzydłowy/zamykający).

Załoga odpowiada za wykonanie manewrów zgodnie z techniką *judgemental oversteering*.

Na czas kołowania lub holowania samolotu po TWY "M1" i "M2", Zarządzający lotniskiem wstrzyma ruch pojazdów poruszających się po drogach serwisowych równoległych do tych TWY oraz zapewni dodatkową asystę zabezpieczającą obrys skrzydeł.

Kołowanie po TWY "O2" możliwe jest wyłącznie, gdy na stanowiskach postojowych 36, 36R, 37L, 37 znajdują się samoloty o rozpiętości skrzydeł nie przekraczającej 24 m, wstrzymana jest obsługa handlingowa na tych stanowiskach oraz zapewniona jest dodatkowa asysta zabezpieczająca obrys skrzydeł.

Stanowiska postojowe nr 10, 44A, 61, 64, 65, 66, 74, 702, 102 są dostępne do postoju i obsługi samolotów o literze kodu F. Odladanie możliwe na stanowiskach 702 oraz 102.

Na stanowiskach 10, 44A, 61, 64, 65, 66, 74 obowiązuje procedura wypychania. W przypadku, gdy ww. stanowiska będą niedostępne, Zarządzający lotniskiem wskaże alternatywne miejsce postoju z zachowaniem niezbędnych warunków bezpieczeństwa oraz z uwzględnieniem konieczności zapewnienia możliwości obsługi naziemnej samolotu.

W przypadku obowiązywania LVP dla samolotu wypchanego ze stanowiska postojowego nr 44A na TWY "A4" do pozycji nosem na północ, będzie zapewniona asysta zabezpieczająca ogon samolotu przed przekroczeniem oznakowania miejsca oczekiwania (układ B) oraz przepreczki stop-bar dla CAT II/III przed RWY 11/29.

The crew is responsible for carrying out the manoeuvres in accordance with *judgemental oversteering technique*.

For the duration of aircraft taxiing or towing time along TWYs "M1" and "M2", the aerodrome operator shall stop the movement of vehicles on service roads parallel to these TWYs and shall provide additional assistance for the security of wings outline.

Taxiing along TWY "O2" is possible only if the wingspan of aircraft parked on stands 36, 36R, 37L, 37 does not exceed 24 m, handling is withheld on these stands and additional assistance for the security of wings outline is provided.

Stands 10, 44A, 61, 64, 65, 66, 74, 702, 102 are available for parking and maintenance of code letter F aeroplanes. De-icing is possible on stands 702 and 102.

Push-back procedure is mandatory on stands 10, 44A, 61, 64, 65, 66, 74. When the afore-mentioned stands are unavailable, the aerodrome operator shall indicate an alternative parking place with the necessary safety conditions and taking into account the necessity for the provision of ground handling of aircraft.

In case of Low Visibility Procedures (LVPs) for aircraft push-back from stand 44A on TWY "A4" with the nose directed to the north, assistance will be provided so that the aircraft tail does not cross holding position marking (pattern B) and stop-bar for CAT II/III before RWY 11/29.

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

#### 2.21.1 PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE

Ze względu na ograniczenie hałasu na lotnisku Chopina w Warszawie ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:

##### Doloty:

1. RWY 33, 2. RWY 11, 3. RWY 15, 4. RWY 29.

##### Odloty:

1. RWY 29, 2. RWY 15, 3. RWY 33, 4. RWY 11.

##### UWAGA:

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC (patrz GEN 2.1), w celu zmniejszenia emisji hałasu zaleca się ograniczanie wykorzystania rewersu silników, stosowanie wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu drogi startowej.

Zmniejszenie ilości hałasu nie powinno być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:

- jeżeli droga startowa nie jest czysta i sucha, to jest ujemnie oddziaływuje na nią pokrycie: śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;
- przy lądowaniu w warunkach, gdy pułap chmur jest niższy niż 150 m nad wzniesieniem lotniska albo do startu lub lądowania, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1,9 km;
- gdy składowa wiatru bocznego, włączając porywy przekracza 28 km/h;
- gdy składowa wiatru tylnego, włączając porywy przekracza 9 km/h;
- kiedy został podany lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty.

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

#### 2.21.2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU

Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku Chopina w Warszawie, powinni stosować własne procedury ograniczenia hałasu, odpowiednie dla danego typu statku powietrznego, w celu zmniejszenia poziomu hałasu lotniczego w bezpośredniej okolicy lotniska.

#### NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

The following noise abatement runway preference system has been established for Warsaw Chopin Airport:

##### Arrivals:

1. RWY 33, 2. RWY 11, 3. RWY 15, 4. RWY 29.

##### Departures:

1. RWY 29, 2. RWY 15, 3. RWY 33, 4. RWY 11.

##### NOTE:

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC (see GEN 2.1) in order to maintain the lowest possible noise level, it is highly recommended to avoid extensive reversal thrust and usage of full length of the runway after landing. Crews are requested to reduce take-off power by usage of the full length of the runway respectively.

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

- if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice or water, or by mud, rubber, oil or other substances;
- for landing in conditions when the ceiling is lower than 150 m above aerodrome elevation or for take-off or landing when the horizontal visibility is less than 1.9 km;
- when the cross-wind component, including gusts, exceeds 28 km/h;
- when the tail-wind component, including gusts, exceeds 9 km/h;
- when windshear has been reported or forecast or when thunderstorms are expected to affect the approaches or departures.

Exceptions to the above rules will be applied only in cases of emergency in order to shorten the arrival route.

#### NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Operators of aircraft conducting flight operations at Warsaw Chopin Airport shall follow noise abatement procedures adequate for the specific aircraft type for the purpose of reducing noise level in areas adjacent to the aerodrome.

W przypadku braku własnych procedur ograniczania hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego zaleca się aby odloty z lotniska Chopina w Warszawie wykonywać wg przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP 1), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom I - Procedury lotu, część I, dział 7.

If no noise abatement procedures adequate for the aircraft type are available, it is recommended that departures from Warsaw Chopin Airport be performed in accordance with ICAO Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP 1) as specified in the Appendix to Chapter 3 of ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. I - Flight Procedures, Part I, Section 7.

### 2.21.3 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

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

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

### 2.21.4 WYKONYWANIE LOTÓW W GODZINACH 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>

2.21.4.1 Na lotnisku Chopina w Warszawie obowiązują ograniczenia w wykonywaniu operacji lotniczych w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

2.21.4.2 Próby silników w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> zabronione.

2.21.4.3 Wykonywanie lotów szkolnych, próbnych oraz technicznych jest w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> zabronione.

2.21.4.4 Zaleca się ograniczenie stosowania odwracania ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

2.21.4.5 Zaleca się nieplanowanie operacji lotniczych rozkładowych, nierozkładowych i ad-hoc w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

2.21.4.6 W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> dopuszcza się wykonywanie operacji lotniczych jedynie przez statki powietrzne certyfikowane w zakresie hałasu zgodnie z rozdziałem 3, 4, 5 i 10 Załącznika 16 ICAO tom I.

2.21.4.7 Ograniczenia w wykonywaniu lotów w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> nie dotyczą statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych i lotów humanitarnych.

<sup>1)</sup> Patrz GEN 2.1.

### 2.21.5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

2.21.5.1 Zarządzający lotniskiem Chopina w Warszawie prowadzi ciągłe pomiary hałasu lotniczego w środowisku.

System monitorowania hałasu lotniczego składa się z:

- 10 stałych punktów pomiarowych,
- 1 przelotowej stacji pomiarowej,
- systemu komputerowego wraz z oprogramowaniem,
- połączenia z radarem lotniskowym.

### 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.

### CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>

At Warsaw Chopin Airport, aircraft movements are restricted between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

Engine tests are prohibited between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

Training, test and technical flights are prohibited between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

Except for emergency situations, landing aircraft are recommended to reduce the application of reverse thrust between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

It is recommended to avoid planning scheduled, not scheduled, and ad-hoc aircraft movements between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> aircraft movements are permitted only for aircraft with noise certification in accordance with ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3, 4, 5 and 10.

The restrictions on flights between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> do not apply to aircraft on state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.

<sup>1)</sup> See GEN 2.1.

### MONITORING THE AVIATION NOISE

The operator of Warsaw Chopin Airport permanently monitors the aviation noise emitted into the environment.

The Aviation Noise Monitoring System consists of:

- 10 stationary measuring points,
- 1 mobile measuring station,
- computer system with software,
- connection to the aerodrome radar.

Lokalizacja stałych punktów pomiarowych systemu monitorowania hałasu lotniczego:

Locations of the stationary measuring points of the Aviation Noise Monitoring System:

Nr punktu Point No.	Nazwa Name	RWY	Odległość od RWY (KM) Distance from RWY (KM)	Współrzędne Coordinates
1.	ZĄLUSKI	11	1.08	52°10'31.7"N 020°55'57.2"E
2.	PIASECZNO	33	9.00	52°04'25.3"N 021°01'39.5"E
3.	MYSIADŁO	33	6.55	52°05'51.6"N 021°01'35.7"E
4.	ONKOLOGIA	29	3.75	52°08'47.2"N 021°01'59.9"E
5.	MERAL	15	3.19	52°12'08.4"N 020°55'48.2"E
6.	17 STYCZNIA	15	1.28	52°10'54.7"N 020°58'26.8"E
7.	KOSSUTHA	15	7.35	52°14'15.7"N 020°54'30.4"E
8.	URSUS	11	4.53	52°11'27.9"N 020°53'19.9"E
9.	ZAMIENIE	33	3.87	52°06'53.6"N 020°58'27.4"E
10.	PIASTÓW	11	6.99	52°11'29.6"N 020°50'59.0"E

- 2.21.5.2** Zarządzający lotniskiem Chopina w Warszawie prowadzi rejestr świadectw zdatności w zakresie hałasu dla statków powietrznych wykonujących operacje do/z lotniska Chopina w Warszawie.
- The operator of Warsaw Chopin Airport keeps noise certificate records of aircraft operating to/from Warsaw Chopin Airport.
- 2.21.5.3** Wszyscy operatorzy cywilnych statków powietrznych operujący do/z lotniska Chopina w Warszawie zobowiązani są do jednorazowego dostarczenia ważnego i potwierdzonego przez władze lotnicze właściwe dla kraju operatora świadectwa zdatności w zakresie hałasu dla każdego statku powietrznego, który będzie wykonywał operacje lotnicze do/z lotniska Chopina w Warszawie.
- All operators of civil aircraft operating to/from Warsaw Chopin Airport are obliged for single submission of a valid noise certificate for each aircraft operating to/from Warsaw Chopin Airport; such a certificate shall be confirmed by an appropriate aviation authority of the aircraft operator's state.
- 2.21.5.4** Kopie świadectw, o których mowa powyżej oraz wszelkie zmiany do nich należy przysyłać pocztą, faksem lub pocztą elektroniczną do:
- Copies of the aforementioned certificates and any amendments thereto shall be sent by mail, fax or e-mail to:
- Przedsiębiorstwo Państwowe  
"Porty Lotnicze"  
Zespół Realizacji Sprzedaży Usług Lotniczych  
ul. Żwirki i Wigury 1  
00-906 Warszawa  
Telefon: +48-22-650-2225  
Faks: +48-22-650-2341  
E-mail: aerosales.invoicing@polish-airports.com
- "Polish Airports"  
State Enterprise  
Aviation Services Sales Department  
ul. Żwirki i Wigury 1  
00-906 Warszawa  
Phone: +48-22-650-2225  
Fax: +48-22-650-2341  
E-mail: aerosales.invoicing@polish-airports.com
- 2.21.5.5** Świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w punkcie 2.21.5.2. powinno zawierać następujące dane:
- The noise certificate referred to in point 2.21.5.2. hereinabove shall include the following information:
- nazwę kraju i władz wystawiających certyfikat,
  - numer,
  - typ statku powietrznego,
  - znaki rejestracyjne statku powietrznego,
  - numer fabryczny statku powietrznego,
  - typ silnika (silników) i jego (ich) model,
  - typ śmigła,
  - urządzenia dodatkowe tłumiące hałas,
  - maksymalny ciężar startowy i maksymalny ciężar do lądowania wyrażone w kilogramach,
  - średni poziom hałasu zmierzony w punktach referencyjnych, wyrażony w EPNdB,
  - dopuszczalny poziom hałasu wg wymagań określonych w części II, tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Ochrona środowiska, wyrażony w EPNdB,
  - podstawę na jakiej wydano certyfikat,
  - potwierdzenie, że statek powietrzny spełnia wymagania Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w zakresie hałasu przy użytkowaniu go zgodnie z ograniczeniami podanymi w obowiązującej instrukcji użytkowania w locie,
  - podpis urzędnika wystawiającego certyfikat,
  - data wystawienia certyfikatu.
- state and authority issuing the certificate,
  - number,
  - aircraft type,
  - aircraft registration marks,
  - aircraft manufacturer's number,
  - engine(s) type and model,
  - airscrew type,
  - additional noise attenuators,
  - MTOW and MLW in kilograms,
  - average noise level measured in reference points and expressed in EPNdB,
  - allowed noise level in accordance with the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation - Environmental Protection, volume 1, part II expressed in EPNdB,
  - basis of certification,
  - confirmation that in respect of noise emission the aircraft meets the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, if the restrictions specified in the valid Flight Operation Instructions are fulfilled,
  - signature of person issuing the certificate,
  - date of issue.

**2.21.5.6** Świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w punkcie 2.21.5.2. musi być dostarczone w języku angielskim, a w przypadku polskiego przewoźnika w języku polskim.

The noise certificate referred to in point 2.21.5.2. shall be drawn up in English or in Polish if the carrier is Polish.

EPWA AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
--------------	----------------	-------------------

### STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotniska Chopina w Warszawie (TMA WARSZAWA), organ kontroli ruchu lotniczego pełniący funkcję kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:

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

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

### APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT

In order to facilitate air traffic within the Warsaw Chopin Airport Terminal Control Area (WARSZAWA TMA) the air traffic control unit executing Approach Control function will use non-metric units of measurement as follows:

- *nautical miles* (NM) expressing distance in navigation,
- *feet* (ft) expressing heights, altitudes and elevations,
- *knots* (kt) expressing horizontal speed,
- *feet per minute* expressing vertical speed.

The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1 in AIP Poland only after prior request of the aircraft crew submitted by radio at the time of first radio contact with the unit executing Approach Control within the WARSZAWA TMA.

### 2.22.1 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Jeśli organ kontroli lotniska (TWR) nie nakaze inaczej, załogi wszystkich odlatających statków powietrznych powinny - **tak szybko, jak to możliwe** - po starcie nawiązywać łączność z WARSZAWA ZBLIŻANIE na częstotliwości opublikowanej w ATIS (120,450 MHz).

### ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF

If not specified otherwise by TWR, crews of all departing aircraft shall **as soon as possible** after take-off establish communication with WARSZAWA APPROACH on frequency published in ATIS (120.450 MHz).

### 2.22.2 PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA WARSZAWA

W TMA WARSZAWA obowiązuje następująca ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych lądujących na lotnisku Chopina w Warszawie:

Jeśli właściwy organ kontroli ruchu lotniczego nie przekazał innych instrukcji, prędkość na punktach wlotowych do TMA WARSZAWA wynosi 280 kt IAS. Następnie zgodnie z ograniczeniami prędkości pokazanymi na mapach RNAV 1: STAR 11 AD 2 EPWA 5-3-1-0, STAR 15 AD 2 EPWA 5-3-2-0, STAR 29 AD 2 EPWA 5-3-3-0, STAR 33 AD 2 EPWA 5-3-4-0 zredukować prędkość do 250 kt IAS oraz 220 kt IAS.

Po ustabilizowaniu w wiązce ILS CAT II or LOC RWY 11 ograniczyć prędkość do 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 7,4 km (4 NM) DME "WAS".

Po ustabilizowaniu w wiązce ILS CAT II or LOC RWY 33 ograniczyć prędkość do 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 7,4 km (4 NM) DME "WA".

Dla podejścia VOR RWY 11, RWY 15, RWY 29 lub RWY 33 ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość od 14,8 km (8 NM) DVOR/DME "OKC".

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.

### SPEED REDUCTION PROCEDURE FOR WARSZAWA TMA

The following general speed reduction procedure is mandatory in the WARSZAWA TMA for aircraft landing at Warsaw Chopin Airport:

If an appropriate ATC unit did not instruct otherwise, WARSZAWA TMA entry points speed is 280 kt IAS. Then according to speed limitations shown on RNAV 1 charts: STAR 11 AD 2 EPWA 5-3-1-0, STAR 15 AD 2 EPWA 5-3-2-0, STAR 29 AD 2 EPWA 5-3-3-0, STAR 33 AD 2 EPWA 5-3-4-0, reduce speed to 250 kt IAS and 220 kt IAS.

When established on ILS CAT II or LOC RWY 11, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 7.4 km (4 NM) DME "WAS".

When established on ILS CAT II or LOC RWY 33, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 7.4 km (4 NM) DME "WA".

When performing a VOR approach RWY 11, RWY 15, RWY 29 or RWY 33, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it from 14.8 km (8 NM) DVOR/DME "OKC".

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

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

### 2.22.3 LOTY SZKOLNE, TECHNICZNE I LOTY WYKONYWANE W RAMACH PRAC LOTNICZYCH

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

Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1 pkt. 2.12.

### TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS AS WELL AS FLIGHTS PERFORMED IN THE FRAMEWORK OF AERIAL WORKS

VFR and IFR training flights within the WARSZAWA/Okęcie 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/Okęcie CTR and/or WARSZAWA TMA may be conducted after prior notification and obtaining clearance from an appropriate ATC unit.

Photogrammetrical surveying flights - see ENR 1.1 point 2.12.

### 2.22.4 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA WARSZAWA zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

### PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the WARSZAWA TMA radar approach control service is provided.

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 lotniska Chopina w Warszawie. Procedury RNAV STAR obejmują również segment początkowy i pośredni procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 11, 15, 29 oraz 33 i kończą się w FAF/FAP.

Procedury RNAV SID i STAR w TMA WARSZAWA zaprojektowane zostały według kryteriów dla RNAV 1 (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 Chopina w Warszawie 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 obciążenia 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.

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

Na wszystkich kierunkach RWY wyznaczone zostały taktyczne punkty do wykonania krótszych podejść niestandardowych. Dla dołotów na RWY 11 – REP GOSIT (ILS) oraz REP ASDAG (VOR), dla dołotów na RWY 15 – REP XERTU, dla dołotów na RWY 29 – REP VIBAT, dla dołotów na RWY 33 – REP ERLEG (ILS) oraz REP ARVAL (VOR). Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrznego.

Jeżeli procedura ILS CAT II or LOC RWY 11 lub procedura ILS CAT II or LOC RWY 33 nie jest dostępna, należy spodziewać się wektorowania radarowego odpowiednio na FAF VOR RWY 11 lub FAF VOR RWY 33.

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

Statki powietrzne odlatujące z lotniska EPWA przez SID EVINA, których planowany poziom przelotu jest poniżej FL 180 powinny składać plan lotu z pominięciem restrykcji wysokościowych na REP NIPUS. Załogi powinny zgłaszać niestandardowy odlot przed uruchomieniem (zgodnie z uwagą 7 na mapach SID).

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. RNAV STAR procedures cover also initial and intermediate segments of instrument approach procedures for RWY 11, 15, 29 and 33 and end at FAF/FAP positions.

RNAV SID and STAR procedures within the WARSZAWA TMA are designed in accordance with RNAV 1 (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 Warsaw Chopin Airport 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.

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.

On all RWY directions tactical points for non-standard shorter approaches are established: for RWY 11 arrivals - REP GOSIT (ILS) and REP ASDAG (VOR), for RWY 15 arrivals – REP XERTU, for RWY 29 arrivals – REP VIBAT, for RWY 33 arrivals – REP ERLEG (ILS) and REP ARVAL (VOR). These points may be used only after request/approval of air crews.

If ILS CAT II or LOC RWY 11 procedure or ILS CAT II or LOC RWY 33 procedure is unavailable, expect radar vectors to FAF VOR RWY 11 or FAF VOR RWY 33 procedure accordingly.

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

Flights departing EPWA aerodrome via SID EVINA with cruising level below FL 180 should file SID EVINA disregarding level restriction at REP NIPUS. Air crews should request non-standard departure before startup (as specified in note 7 on SID charts).

Powierzchnia segmentu lotu z widocznością (VSS) dla procedur podejścia VOR RWY 29 (AD 2 EPWA 6-2-5) oraz RNAV (GNSS) RWY 29 (AD 2 EPWA 6-6-3-1) może być naruszana przez ruchome przeszkody – statki powietrzne przy fizycznym THR 29 (na poprzeczkach zatrzymania TWY E3, N3 oraz L). MAX HGT 81 ft.

The Visual Segment Surface (VSS) for the approach procedures VOR RWY 29 (AD 2 EPWA 6-2-5) and RNAV (GNSS) RWY 29 (AD 2 EPWA 6-6-3-1) may be penetrated by mobile obstacles – aircraft at physical THR 29 (TWY E3, N3 and L stop bars). MAX HGT 81 ft.

## 2.22.4.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

## RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

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

General procedure when no SIDs or STARs are in use

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględna/poziom lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME "WAR". Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft. Następnie skierować się do FAP ILS RWY 11 (R 115° MAG / D 3.8 NM DVOR/DME "WAR") lub do FAF VOR RWY 11 (R 123° MAG / D 3.9 NM DVOR/DME "WAR"), wykonać podejście i lądowanie (ILS lub VOR RWY 11). W przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do FAF/FAP dla najdogodniejszej RWY, następnie wykonać podejście i lądowanie.

Set the transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR. Over DVOR descend to altitude 4000 ft. Then proceed FAP ILS RWY 11 (R 115° MAG / D 3.8 NM DVOR/DME "WAR") or FAF VOR RWY 11 (R 123° MAG / D 3.9 NM DVOR/DME "WAR"), execute approach and land (ILS lub VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

### 2.22.4.1.2 Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID

Communication failure procedure when conducting a SID

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

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

### 2.22.4.1.3 Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR

Communication failure procedure when conducting a STAR

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

RNAV 1 (P-RNAV) APPROVED AIRCRAFT:

a) W przypadku, gdy STAR został przydzielony i załoga statku powietrzego 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.

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

b) W przypadku, gdy STAR został przydzielony, załoga statku powietrzego 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 FAF/FAF oraz wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.

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

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 FAF/FAF dla najdogodniejszej RWY, następnie wykonać podejście (według ILS lub VOR) i lądowanie.

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

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

RNAV 1 (P-RNAV) NOT APPROVED AIRCRAFT:

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględna/poziom lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME "WAR". Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft. Następnie skierować się do FAP ILS RWY 11 (R 115° MAG / D 3.8 NM DVOR/DME "WAR") lub do FAF VOR RWY 11 (R 123° MAG / D 3.9 NM DVOR/DME "WAR"), wykonać podejście i lądowanie (ILS lub VOR RWY 11). W przypadku, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do FAF/FAP dla najdogodniejszej RWY, następnie wykonać podejście i lądowanie.

Set the transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR. Over DVOR descend to altitude 4000 ft. Then proceed FAP ILS RWY 11 (R 115° MAG / D 3.8 NM DVOR/DME "WAR") or FAF VOR RWY 11 (R 123° MAG / D 3.9 NM DVOR/DME "WAR"), execute approach and land (ILS lub VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAF/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

## 2.22.5 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

## PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

Doloty i odloty VFR (patrz AD 2 EPWA 7-2-1 i 7-2-2) do/z lotniska Chopina w Warszawie mogą się odbywać po jednej z następujących tras VFR:

VFR arrivals and departures (see AD 2 EPWA 7-2-1 and 7-2-2) to/from Warsaw Chopin Airport may be conducted along the following VFR routes:



**Trasa A-X-R-W:** Od zabudowań magazynowych w miejscowości Siostrzeń - punkt **ALFA** (52°03'47,52"N 020°44'35,59"E) wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do centrum handlowego Maximus (kierunek magnetyczny 045°) - punkt **X-RAY** (52°06'31"N 020°49'51,25"E) następnie wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO** (52°08'06,15"N 020°53'22,41"E), następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY** (52°09'24,97"N 020°56'59,02"E).

**Trasa B-X-R-W:** Od fabryki w południowej części Blonia - punkt **BRAVO** (52°11'03,44"N 020°36'49,94"E) wykonywać lot aż do centrum handlowego Maximus (kierunek magnetyczny 115°) - punkt **X-RAY** (52°06'31"N 020°49'51,25"E) następnie skrócić w lewo i wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8), aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO** (52°08'06,15"N 020°53'22,41"E), następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY** (52°09'24,97"N 020°56'59,02"E).

**Trasa T-X-R-W:** Od fabryki na południe od Tarczyna - punkt **TANGO** (51°58'14,47"N 020°50'00,76"E) wykonywać lot wzdłuż aż do centrum handlowego Maximus (kierunek magnetyczny 354°) - punkt **X-RAY** (52°06'31"N 020°49'51,25"E), następnie wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO** (52°08'06,15"N 020°53'22,41"E), następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY** (52°09'24,97"N 020°56'59,02"E).

**Trasa G-K-N-O-E:** Od mostu drogowego na Wiśle - punkt **GOLF** (51°59'26,53"N 021°14'04,93"E), wzdłuż rzeki Wisły do oczyszczalni ścieków w Karczewie (kierunek magnetyczny 357°) - punkt **KILO** (52°05'28,65"N 021°14'14,56"E), dalej wzdłuż Wisły do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 322°) - punkt **NOVEMBER** (52°13'03,05"N 021°05'50,18"E), tam wykonać zakręt w lewo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSKAR** (52°11'51,16"N 021°03'06,07"E), następnie w kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO** (52°10'54,00"N 020°59'10,00"E).

**Trasa M-N-O-E:** Od skrzyżowania w miejscowości Zakręt - punkt **MIKE** (52°13'21,81"N 021°14'59,52"E) wykonać lot do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 262°) - punkt **NOVEMBER** (52°13'03,05"N 021°05'50,18"E), tam wykonać zakręt w lewo, dalej lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSKAR** (52°11'51,16"N 021°03'06,07"E), następnie w kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO** (52°10'54,00"N 020°59'10,00"E).

**Trasa Z-N-O-E:** Od węzła trasy Armii Krajowej i ulicy Modlińskiej - punkt **ZULU** (52°17'25,39"N 021°00'39,13"E), wzdłuż rzeki Wisły do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 140°) - punkt **NOVEMBER** (52°13'03,05"N 021°05'50,18"E), tam wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSKAR** (52°11'51,16"N 021°03'06,07"E), w kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO** (52°10'54,00"N 020°59'10,00"E).

**Lotnisko WARSZAWA/Babice** (52°16'09,06"N 020°54'25,98"E) - **Airport Hotel Okęcie** punkt **ECHO** (52°10'54,00"N 020°59'10,00"E) - **lotnisko Chopina w Warszawie.**<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup>- Trasa dostępna wyłącznie dla lotów SAR/EMER/HOSP/GARDA\* lub po uzyskaniu zezwolenia OKĘCIE TOWER.

\*GARDA - hasło, na jakie statek powietrzny wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy państwowej.

#### 2.22.5.1 PUNKTY VFR:

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

**A-X-R-W Route:** From warehouse buildings in Siostrzeń town - point **ALFA** (52°03'47.52"N 020°44'35.59"E) fly along road E67 (national road No. 8) to Maximus shopping centre (magnetic track 045°) - **X-RAY** point (52°06'31"N 020°49'51.25"E), then fly to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point (52°08'06.15"N 020°53'22.41"E), then turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY** (52°09'24.97"N 020°56'59.02"E).

**B-X-R-W Route:** From the factory in the southern part of Blonie town - **BRAVO** point (52°11'03.44"N 020°36'49.94"E) fly to Maximus shopping centre (magnetic track 115°) - **X-RAY** point (52°06'31"N 020°49'51.25"E), then turn left and fly along road E67 (national road No. 8) to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point (52°08'06.15"N 020°53'22.41"E), next turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY** (52°09'24.97"N 020°56'59.02"E).

**T-X-R-W Route:** From the factory south of Tarczyn town - point **TANGO** (51°58'14.47"N 020°50'00.76"E) fly to Maximus shopping centre (magnetic track 354°) - **X-RAY** point (52°06'31"N 020°49'51.25"E), then fly along road E67 (national road No. 8) to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point (52°08'06.15"N 020°53'22.41"E), then turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY** (52°09'24.97"N 020°56'59.02"E).

**G-K-N-O-E Route:** From road bridge over the Vistula River - point **GOLF** (51°59'26.53"N 021°14'04.93"E) fly along the Vistula River until sewage-treatment plant in Karczew town (magnetic track 357°) - point **KILO** (52°05'28.65"N 021°14'14.56"E), then fly along the Vistula River until Siekierkowski Bridge (magnetic track 322°) - point **NOVEMBER** (52°13'03.05"N 021°05'50.18"E), turn left and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSKAR** (52°11'51.16"N 021°03'06.07"E), then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO** (52°10'54.00"N 020°59'10.00"E).

**M-N-O-E Route:** From the intersection in Zakręt Town - **MIKE** point (52°13'21.81"N 021°14'59.52"E) fly to Siekierkowski bridge (magnetic track 262°) - **NOVEMBER** point (52°13'03.05"N 021°05'50.18"E), turn left and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - **OSKAR** point (52°11'51.16"N 021°03'06.07"E), then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO** (52°10'54.00"N 020°59'10.00"E).

**Z-N-O-E Route:** From Modlińska Street and Armii Krajowej road intersection - point **ZULU** (52°17'25.39"N 021°00'39.13"E) fly along the Vistula River until Siekierkowski Bridge (magnetic track 140°) - point **NOVEMBER** (52°13'03.05"N 021°05'50.18"E), turn right and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSKAR** (52°11'51.16"N 021°03'06.07"E), then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO** (52°10'54.00"N 020°59'10.00"E).

**WARSZAWA/Babice aerodrome** (52°16'09.06"N 020°54'25.98"E) - **Airport Hotel Okęcie** point **ECHO** (52°10'54.00"N 020°59'10.00"E) - **Warsaw Chopin Airport.**<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup>- Route available only for SAR/EMER/HOSP/GARDA\* flights or after obtaining clearance from OKĘCIE TOWER.

\*GARDA - a password allowing an aircraft to perform tasks concerned with enforcement of public order and safety and the protection of State border.

#### VFR POINTS:

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

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
NOVEMBER	52°13'03.05"N 021°05'50.18"E	Most Siekierkowski/Siekierkowski Bridge
OSKAR	52°11'51.16"N 021°03'06.07"E	Węzeł ul. Czerniakowska/Joint at Czerniakowska Street
ECHO	52°10'54.00"N 020°59'10.00"E	Skrzyżowanie ul. Marynarskiej i trasy S79/ Marynarska Street/S79 route intersection
WHISKEY	52°09'24.97"N 020°56'59.02"E	Wieża radaru/Radar tower
ROMEO	52°08'06.15"N 020°53'22.41"E	Centrum handlowe Janki/Shopping centre (Janki)
ALFA	52°03'47.52"N 020°44'35.59"E	Magazyn w m. Sierzeń/Warehouse in Sierzeń town
BRAVO	52°11'03.44"N 020°36'49.94"E	Fabryka w m. Blonie/Factory in Blonie town
TANGO	51°58'14.47"N 020°50'00.76"E	Fabryka w m. Tarczyn/Factory in Tarczyn town
ZULU	52°17'25.39"N 021°00'39.13"E	Żerań skrzyżowanie/Żerań intersection
GOLF	51°59'26.53"N 021°14'04.93"E	Most drogowy w m. Góra Kalwaria/Road bridge in Góra Kalwaria town
KILO	52°05'28.65"N 021°14'14.56"E	Oczyszczalnia w m. Karczew/Sewage-treatment plant in Karczew town
MIKE	52°13'21.81"N 021°14'59.52"E	Skrzyżowanie w m. Zakręt/Intersection in Zakręt town
X-RAY	52°06'31"N 020°49'51.25"E	Centrum handlowe Maximus/Shopping centre (Maximus)

**2.22.5.2 WLOT DO CTR WARSZAWA/OKĘCIE W LOCIE VFR**

W CTR WARSZAWA/Okęcie wymagane jest wyposażenie statku powietrznego w transponder pracujący w modzie A i C, chyba że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

**2.22.5.2.1** Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

- Wlot w CTR WARSZAWA/Okęcie odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez OKĘCIE TOWER i przekazane przez FIS WARSZAWA lub FIS OLSZTYN.
- Jeżeli informator FIS WARSZAWA lub FIS OLSZTYN nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z OKĘCIE TOWER w punktach NOVEMBER lub X-RAY.
- W przypadku wykonywania dołotu trasą z lotniska WARSZAWA - BABICE do punktu ECHO, łączność z OKĘCIE TOWER (118,300 MHz) musi być nawiązana natychmiast po starcie.

**2.22.5.2.2** Start z CTR WARSZAWA/Okęcie z wyłączeniem startu z lotniska Chopina w Warszawie:

- Uzyskać zezwolenie TWR na lot przed startem za pomocą łączności radiowej lub telefonicznej, a jeśli to niemożliwe skontaktować się z OKĘCIE TOWER natychmiast po starcie.
- W przypadku braku dwukierunkowej łączności, nadawać na ślepo i wykonywać lot poza granice poziome CTR WARSZAWA/Okęcie, w kierunku przeciwnym niż lotnisko Chopina w Warszawie kierując się do punktów NOVEMBER lub X-RAY. Próbować cały czas nawiązać łączność z OKĘCIE TOWER (118,300 MHz) lub odpowiednio z WARSZAWA INFORMACJA (119,450 MHz) lub z OLSZTYN INFORMACJA (118,775 MHz).

**2.22.5.2.3** Zasady startu z lotniska Chopina w Warszawie opisane są w AD 2 EPWA pkt 2.20.1.1.1.**2.22.5.3 PUNKTY I PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR**

Przy dużym nasileniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania według stosownej procedury nad następującymi punktami:

- 2.22.5.3.1** Punkt **ROMEO** - Dolot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8, kierunek magnetyczny 047°). Zakręty w lewo. Wykonując holding, nie przechodzić na południowo-wschodnią stronę drogi, oczekiwać w obrębie parkingu.
- 2.22.5.3.2** Punkt **OSKAR** - Dolot nad Trasę Siekierkowską (kierunek magnetyczny 231°). Zakręty w lewo. Podczas wykonywania holdingu nie przechodzić na zachodnią stronę skrzyżowania.
- 2.22.5.3.3** Punkt **ECHO** - Dolot nad ul. Marynarską (kierunek magnetyczny 283°). Zakręty w prawo. Wykonując holding, nie przechodzić na południową stronę ulicy Marynarskiej/Sasanki. Pozostawać w bezpiecznej odległości od podejścia na RWY 29.

**WARSZAWA/OKĘCIE CTR ENTRY IN VFR FLIGHT**

Unless the appropriate ATC unit clears otherwise within the WARSZAWA/Okęcie CTR, an aircraft is required to be equipped with a transponder operating in modes A and C.

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

Entry into the WARSZAWA/Okęcie CTR may be performed upon clearance issued by OKĘCIE TOWER and received from WARSZAWA FIS or OLSZTYN FIS.

If not instructed otherwise by WARSZAWA FIS or OLSZTYN FIS, radio communication with OKĘCIE TOWER shall be established over NOVEMBER or X-RAY points.

When flying the route from WARSZAWA - BABICE aerodrome to point ECHO, the radio communication with OKĘCIE TOWER (118.300 MHz) shall be established immediately after take-off.

Departure from the WARSZAWA/Okęcie CTR excluding Warsaw Chopin Airport:

Crews must obtain departure clearance from TWR before take-off by means of radio or telephone. If unable, contact OKĘCIE TOWER immediately after take-off.

If unable to establish two-way radio communication, crews shall transmit blind and fly outside the WARSZAWA/Okęcie CTR lateral limits in the direction opposite to Warsaw Chopin Airport, towards NOVEMBER or X-RAY points. Crews shall try to establish radio communication with OKĘCIE TOWER (118.300 MHz) or WARSZAWA INFORMATION (119.450 MHz) or OLSZTYN INFORMATION (118.775 MHz) respectively.

Rules managing take-off from Warsaw Chopin Airport are described in AD 2 EPWA point 2.20.1.1.1.

**VFR POINTS AND HOLDING PROCEDURES**

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

Point **ROMEO** - inbound track along route E67 (national road No. 8, magnetic track 047°). Left turns. Do not pass to south-eastern side of the road while holding, hold within the parking area.

Point **OSKAR** - inbound track along Trasa Siekierkowska road (magnetic track 231°). Left turns. Do not pass to the western side of the intersection while holding.

Point **ECHO** - inbound track along Marynarska Street (magnetic track 283°). Right turns. Do not pass to the south side of Marynarska/Sasanki Street while holding. Stay in a safe distance from the RWY 29 approach path.

<p><b>2.22.5.3.4</b> Punkt <b>WHISKEY</b> - dolot z kursem magnetycznym 327°. Zakręty w lewo. Podczas wykonywania holdingu nie przechodzić na wschodnią stronę obwodnicy Warszawy. Pozostawać w bezpiecznej odległości od podejścia na RWY 33.</p> <p><b>UWAGA:</b> W przypadku oczekiwania nad punktami NOVEMBER lub X-RAY, należy wykonywać oczekiwanie tak, aby nie naruszać przestrzeni kontrolowanej CTR WARSZAWA/Okęcie.</p> <p><b>2.22.5.3.5</b> Procedury podejścia do lądowania na lotnisku Chopina w Warszawie w lotach VFR dla samolotów:</p> <p><b>2.22.5.3.5.1</b> Od strony zachodniej (punkt WHISKEY):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Podejście na RWY 11 lub RWY 15 - wykonywać z prawego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać nad Al. Krakowską, bez przechodzenia na jej zachodnią stronę;</li><li>- Podejście na RWY 29 lub RWY 33 - wykonywać z lewego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać bez przechodzenia na wschodnią stronę linii kolejowej.</li></ul> <p><b>2.22.5.3.5.2</b> Od strony wschodniej (punkt ECHO):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Podejście na RWY 11 lub RWY 15 - wykonywać z lewego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać nad Al. Krakowską, bez przechodzenia na jej zachodnią stronę.</li><li>- Podejście na RWY 29 lub RWY 33 - wykonywać z prawego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać bez przechodzenia na wschodnią stronę linii kolejowej.</li></ul> <p><b>2.22.5.3.5.3</b> Ze względu na przepustowość ruchową lotniska kontroler może wydać zezwolenie na przyziemienie poza strefą przyziemienia, używając zwrotu "zezwalam na lądowanie z przelotem".</p> <p><b>2.22.5.3.5.4</b> W przypadku braku możliwości zastosowania się do procedury opisanej w punktach 2.22.5.3.5.1. do 2.22.5.3.5.3, załoga powinna zgłosić to OKĘCIE TOWER z chwilą nawiązania łączności.</p> <p><b>2.22.5.3.5.5</b> Procedury VFR podejścia do lądowania na lotnisku Chopina w Warszawie dla śmigłowców:</p> <p>Załogi śmigłowców wykonają dolot możliwie najkrótszą trasą z punktu ECHO lub punktu WHISKEY do wyznaczonej przez kontrolera TWR OKĘCIE strefy lądowania opisanej w AD 2 EPWA pkt 2.22.6.3.</p> <p><b>2.22.5.4</b> <b>LOTY SPECJALNE VFR</b></p> <p>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).</p> <p>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, obowiązujące następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) wyłącznie w porze dziennej,</li><li>b) z dala od chmur i z widocznością terenu,</li><li>c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,</li><li>d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,</li><li>e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.</li></ul> <p>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.</p> <p><b>2.22.5.5</b> <b>UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR</b></p> <p><b>2.22.5.5.1</b> Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot w CTR WARSZAWA/Okęcie bez zamiaru lądowania na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA), nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Okęcie, <u>wlot do CTR jest zabroniony</u>.</p>	<p>Point <b>WHISKEY</b> - inbound track with magnetic track 327°. Left turns. Do not pass to the eastern side of the Warszawa bypass road while holding. Stay in a safe distance from the RWY 33 approach path.</p> <p><b>NOTE:</b> When holding over NOVEMBER or X-RAY points, do not violate the controlled airspace of WARSZAWA/Okęcie CTR.</p> <p>VFR approach procedures for Warsaw Chopin Airport for aeroplanes:</p> <p>From the western side (punkt WHISKEY):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Approaching RWY 11 or RWY 15 join the right hand circuit downwind, perform base leg over Aleja Krakowska street, do not overfly the western side of the street;</li><li>- Approaching RWY 29 or RWY 33 join the left hand circuit downwind, performing base leg do not overfly to the eastern side of the railway.</li></ul> <p>From the eastern side (point ECHO):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Approaching RWY 11 or RWY 15 join the left hand circuit downwind, perform base leg over Aleja Krakowska street, do not overfly the western side of the street.</li><li>- Approaching RWY 29 or RWY 33 join the right hand circuit downwind, performing base leg do not overfly the eastern side of the railway.</li></ul> <p>In order to maintain appropriate air traffic flow, ATC may issue landing clearance beyond the touchdown zone, using phraseology sentence "long landing approved".</p> <p>If unable to comply with the procedure described in points 2.22.5.3.5.1. to 2.22.5.3.5.3, the crew shall notify OKĘCIE TOWER on initial contact.</p> <p>Warsaw Chopin Airport VFR approach procedures for helicopters:</p> <p>Helicopter crews shall approach from ECHO or WHISKEY point flying the shortest possible route to the landing zone assigned by OKĘCIE TOWER described in AD 2 EPWA point 2.22.6.3.</p> <p><b>SPECIAL VFR FLIGHTS</b></p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) the flight will be performed during daytime only,</li><li>b) the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,</li><li>c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,</li><li>d) the ceiling is not less than 600 ft,</li><li>e) the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.</li></ul> <p>Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.</p> <p><b>RADIO COMMUNICATION FAILURE ON VFR FLIGHT</b></p> <p>If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the WARSZAWA/Okęcie CTR, with destination other than Warsaw Chopin Airport, before reaching the WARSZAWA/Okęcie CTR limits, <u>entry is forbidden</u>.</p>
---	---

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

**2.22.5.5.2.1** W czasie dolotu i podejścia od zachodniej strony lotniska:

- Wykonać dolot do punktu WHISKEY i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli lotniska Chopina w Warszawie.

- W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.

- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.

- Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem WHISKEY do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.

- Jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 5 minut nad punktem WHISKEY i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.

- Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

**2.22.5.5.2.2** W czasie dolotu i podejścia od wschodniej strony lotniska:

- Wykonać dolot do punktu ECHO i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska Chopina w Warszawie.

- W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.

- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.

- Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem ECHO do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.

- Jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem ECHO i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.

- Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

## **2.22.6 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW**

**2.22.6.1** Loty śmigłowców na lotnisko Chopina w Warszawie są ograniczone i mogą być wykonywane przez:

- śmigłowce bazujące na lotnisku Chopina w Warszawie,
- śmigłowce ratownictwa medycznego (HEMS),
- śmigłowce wykonujące loty związane z działaniami w ochronie porządku i bezpieczeństwa publicznego,
- operatorów, którzy uzyskali od zarządzającego lotniskiem lub użytkowników lotniska Chopina w Warszawie wymienionych w punkcie 2.22.6.2 stałą lub tymczasową gwarancję zapewnienia odpowiedniego stanowiska (stanowisk) postojowego.

**2.22.6.2** Za gwarancję zapewnienia odpowiedniego stanowiska postojowego uważać się będzie pisemne zapewnienie uzyskane od jednego z następujących użytkowników:

**Dyrektor Portu Lotniczego  
Warszawa im. Fryderyka Chopina**  
ul. Żwirki i Wigury 1  
00-906 Warszawa 19  
**Telefon:** +48-22-650-1555  
**Faks:** +48-22-650-2255  
**AFS:** EPWAYDYX

If radio communication fails in flight with destination Warsaw Chopin Airport, before reaching, or within the WARSZAWA/Okęcie CTR limits, the crew shall:

When approaching from the western side of the aerodrome:

- Make an approach to reach WHISKEY point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Warsaw Chopin Airport.

- 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 runway depending on weather conditions.

- After receiving a red visual signal hold over WHISKEY point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions.

- If no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over WHISKEY point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions.

- After landing vacate the runway immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

When approaching from the eastern side of the aerodrome:

- Make an approach to reach ECHO point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Warsaw Chopin Airport.

- Show all aircraft navigation lights during arrival, approach, and holding.

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

- After receiving a red visual signal hold over ECHO point until receiving a green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable runway depending on weather conditions.

- If no signals have been received from the aerodrome control tower hold over ECHO point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions.

- After landing vacate the runway immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

## **PROCEDURES FOR HELICOPTERS**

Helicopter flights to Warsaw Chopin Airport are restricted exclusively for:

- helicopters based at Warsaw Chopin Airport,
- Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) helicopters,
- helicopters conducting flights related to enforcement of public order and safety,
- operators who obtained constant or temporary guarantee from the aerodrome manager or users of Warsaw Chopin Airport aerodrome listed in point 2.22.6.2 that (an) appropriate parking stand(s) will be provided for their helicopter(s).

The following operators of Warsaw Chopin Airport are able to guarantee provision of an appropriate parking stand:

**Manager of Warsaw Fryderyk  
Chopin Airport**  
ul. Żwirki i Wigury 1  
00-906 Warszawa 19  
**Phone:** +48-22-650-1555  
**Fax:** +48-22-650-2255  
**AFS:** EPWAYDYX

**Instytut Lotnictwa**

Dział Marketingu  
Al. Krakowska 110/114  
02-256 Warszawa

**Telefon:** +48-22-846-0011 wew. 547

**Faks:** +48-22-846-4432

**EADS PZL "Warszawa-Okęcie" S.A.**

Al. Krakowska 110/114  
00-971 Warszawa

**Telefon:** +48-22-577-2202

**Faks:** +48-22-577-2203

**Jednostka Wojskowa 4198**

ul. Żwirki i Wigury 1c  
00-909 Warszawa

**Telefon:** +48-261-821-466

+48-261-821-060

**Faks:** +48-261-821-470

**Institute of Aviation**

Marketing Department  
Al. Krakowska 110/114  
02-256 Warszawa

**Phone:** +48-22-846-0011 ext. 547

**Fax:** +48-22-846-4432

**EADS PZL "Warszawa-Okęcie" Co.**

Al. Krakowska 110/114  
00-971 Warszawa

**Phone:** +48-22-577-2202

**Fax:** +48-22-577-2203

**Military Unit 4198**

ul. Żwirki i Wigury 1c  
00-909 Warszawa

**Phone:** +48-261-821-466

+48-261-821-060

**Fax:** +48-261-821-470

**2.22.6.3** Przylot na lotnisko Chopina w Warszawie

**2.22.6.3.1** Załogi śmigłowców wykonujących podejście wg wskazań przyrządów (IFR) na lotnisko Chopina w Warszawie wykonują lądowanie na RWY będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO, Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej – Operacje statków powietrznych tom II – Opracowywanie procedur z widocznością i według wskazań przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

**2.22.6.3.2** Załogi śmigłowców w locie VFR wykonujące dołot do lotniska Chopina w Warszawie po uzyskaniu zgody na podejście powinny wykonać to podejście możliwie najkrótszą drogą do wyznaczonej RWY. Podczas pierwszego nawiązania łączności z OKĘCIE TOWER załoga śmigłowca uzyska informacje o miejscu przyziemienia i zwolnienia RWY.

**2.22.6.3.3** Załogi śmigłowców na płozach są zobowiązane przekazać informację o rodzaju podwozia podczas pierwszego nawiązania łączności z OKĘCIE TOWER.

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

**2.22.6.4** Procedury dotyczące kołowania oraz parkowania śmigłowców

**2.22.6.4.1** Na terenie Lotniska Chopina w Warszawie ustanawia się płytę postojową przeznaczoną wyłącznie dla śmigłowców (APN HELI), których parametry nie przekraczają następujących wartości:

Parametr śmigłowca/Helicopter parameter	Wartość/Value
Maksymalny największy wymiar śmigłowca (D) rozumiany jako wymiar śmigłowca z obracającym się wirnikiem nośnym i ogonowym./ The largest overall dimension of the helicopter (D) as the dimension of the helicopter when the main rotor and the tail rotor are turning.	13,11 m/ 13.11 m
Maksymalna średnica wirnika nośnego (R)/ Maximum rotor diameter (R)	11,00 m/ 11.00 m
Maksymalny rozstaw podwozia (UCW)/ Maximum undercarriage width (UCW)	2,70 m/ 2.70 m
Maksymalna masa startowa (MTOW)/ Maximum take-off weight	5700 kg

**2.22.6.4.2** APN HELI i TWY D5 dostępne są wyłącznie w okresie od SR do SS, brak świateł krawędziowych oraz oświetlenia projektorowego na stanowiskach postojowych.

**2.22.6.4.3** Kołowanie (i podlot) po TWY D5 należy realizować według instrukcji TWR z miejsca lądowania do TWY D5, a następnie wzdłuż TWY D5, do stanowiska wskazanego przez TWR.

## Arrivals at Warsaw Chopin Airport

Helicopter crews carrying out an instrument approach (IFR) to Warsaw Chopin Airport shall land on the RWY in use as Category A aeroplanes in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations Vol. II – Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, Item 1.8.8.

Helicopter crews arriving on a VFR flight at Warsaw Chopin Airport, after obtaining an approach clearance, should carry out an approach via the shortest possible route to the assigned RWY. In the first contact with OKĘCIE TOWER a helicopter crew will be provided with information on the point of touchdown and RWY vacated.

Crews of skidded helicopters shall report the undercarriage type on the initial contact with OKĘCIE TOWER.

In order to ensure efficient air-traffic flow, crews of skidded helicopters shall descend to air taxi height, instead of making full touchdown, and vacate the landing zone into the assigned TWY as soon as possible if not instructed otherwise by the air traffic controller.

## Taxiing and parking procedures for helicopters

Warsaw Chopin Airport has been provided with an apron intended solely for helicopters (APN HELI) with parameters not exceeding the following values:

APN HELI and TWY D5 available only from SR to SS, no edge lights and no floodlights provided on parking stands.

Taxiing (and air-taxiing) via TWY D5 to be carried out as instructed by TWR from the place of landing to TWY D5, then along TWY D5 to the stand allocated by TWR.

- 2.22.6.4.4** Parkowanie na wyznaczonym stanowisku należy wykonać w centrum wyznaczonego okręgu. Kierunek ustawienia śmigłowca według decyzji pilota. Wymiary stanowisk postojowych umożliwiają obrót śmigłowca w zawisie lub kołowanie po stanowisku jedynie w przypadku braku manewrującego śmigłowca na sąsiednim stanowisku.
- 2.22.6.4.5** Asysta koordynatora ruchu naziemnego zapewniana będzie jedynie na żądanie załogi śmigłowca i ograniczona będzie do prowadzenia po TWY D5 i wskazania wyznaczonego stanowiska postojowego, bez podawania komend dotyczących manewrowania na stanowisku. Punkt przejścia śmigłowca kołującego po przylocie oraz zakończenie prowadzenia śmigłowca kołującego do odlotu przez koordynatora ruchu naziemnego znajduje się na skrzyżowaniu TWY D5 z TWY D4 i TWY C1.
- 2.22.6.5** Odlot z lotniska Chopina w Warszawie
- 2.22.6.5.1** Załogi śmigłowców w locie VFR lub IFR wykonują start z drogi startowej w użyciu lub jej pośredniej części. Miejsce startu (skrzyżowanie RWY z określoną TWY) określa OKĘCIE GROUND.
- 2.22.6.5.2** Odlot śmigłowca w locie VFR powinien być wykonany możliwie najkrótszą trasą do pierwszego wyznaczonego przez OKĘCIE TOWER punktu na trasie lotu.
- 2.22.6.5.3** Przyjmuje się, że załogi śmigłowców na płozach, po otrzymaniu zezwolenia zajęcia RWY, wykonają podlot i bez przyziemienia rozpoczną start, chyba że kontroler nakaże inaczej.
- 2.22.6.5.4** W przypadku braku możliwości wykonania powyższych procedur, należy zgłosić to podczas pierwszego kontaktu z kontrolą lotniska. W takiej sytuacji śmigłowce wykonują start z drogi startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Operacje Statków Powietrznych Tom II - Opracowywanie Procedur z Widocznością i Według Wskazań Przyrzędów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.
- 2.22.7 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)**
- 2.22.7.1** Drogi startowe i ich wyposażenie
- 2.22.7.1.1** RWY 11, pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń, może być wykorzystywana do wykonywania operacji ILS kategorii II. RWY 33, pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń, może być wykorzystywana do wykonywania operacji ILS kategorii IIIa. Powyższe ma zastosowanie dla operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II lub III nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora.
- 2.22.7.1.2** Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP
- 2.22.7.1.2.1** Wprowadzenie LVP nastąpi, gdy którykolwiek RVR spadnie poniżej 550 m i/lub pułap chmur spadnie poniżej 200 ft.
- 2.22.7.1.2.2** Odwołanie LVP nastąpi, gdy wszystkie RVR wzrosną powyżej 550 m i pułap chmur wzrośnie do 200 ft lub powyżej oraz jest tendencja do dalszej poprawy.
- 2.22.7.1.3** Operacje w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)
- 2.22.7.1.3.1** W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur załogi będą informowane za pośrednictwem rozgłośni ATIS lub drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures in operation". Jeśli wykonywanie operacji ILS kategorii II lub III jest niemożliwe, używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedure in operation. ILS approach CAT II (lub CAT III) not available".
- 2.22.7.1.3.2** W czasie przygotowania do LVP i trwania LVP należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości startów i lądowań.
- 2.22.7.1.3.3** Przylatujące statki powietrzne: służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała od załóg przylatujących statków powietrznych korzystania wyłącznie z następujących dróg kołowania:
- a) RWY 33: S2, S3, D2, A0;  
Uwaga: RET S1 i TWY O1 niedostępne.
- b) RWY 11: N1, N2, N3.  
Uwaga: Opuszczenie w E3 i L tylko za zgodą ATC.
- Parking on a designated stand to be carried out at the centre of the designated circle. The orientation of the helicopter is at the discretion of the pilot. 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.
- Marshalling assistance will be provided only at the request of the helicopter crew and limited to guidance along TWY D5 and marshalling to the allocated parking stand without instructions on manoeuvres on the stand. The point at which a helicopter taxiing after arrival is taken over by the marshaller or the marshalling guidance for a departing helicopter is completed is located at the intersection of TWY D5 with TWY D4 and TWY C1.
- Departure from Warsaw Chopin Airport
- Helicopter crews on a VFR or IFR flight shall take-off from the RWY in use or its intermediate part. The point of take-off (intersection of RWY with relevant TWY) is specified by OKĘCIE GROUND.
- Helicopter departure on a VFR flight shall be carried out via the shortest possible route to the first en-route waypoint assigned by OKĘCIE TOWER.
- Crews of skidded helicopters, upon receiving the line-up clearance, are expected to line-up and commence lift-off without touchdown if not instructed otherwise by the air traffic controller.
- Crews of helicopters not able to comply with these requirements are obliged to notify the aerodrome control unit on initial contact. In this case helicopter crews carry out operations on the runway in use as Category A aeroplanes in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, part I, section 4, chapter 1, point 1.8.8.
- LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)**
- Runways and associated equipment
- RWY 11, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II operations.
- RWY 33, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT IIIa operations.
- The foregoing applies to operators whose minima have been accepted by the President of the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out CAT II or III operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities.
- Criteria for the initiation and termination of LVP
- LVP operations will be commenced when any of the RVR falls below 550 m and/or the cloud ceiling falls below 200 ft.
- LVP will be terminated when all of the RVR increase to 550 m or more and the cloud ceiling reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.
- Low Visibility Procedures (LVP)
- During LVP, special ATC procedures will be applied. Flight crews will be informed of the commencement of these procedures by ATIS or by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures in operation". If it is impossible to carry out CAT II or III operations, the following phraseology will be used: "Low visibility procedure in operation. ILS approach CAT II (or CAT III) not available".
- During the preparation and operation phase of LVP a significantly reduced departure and landing rate should be expected.
- Arriving aircraft: ATC will require arriving aircraft to use only the following taxiways:
- a) RWY 33: S2, S3, D2, A0;  
Note: RET S1 and TWY O1 not available.
- b) RWY 11: N1, N2, N3.  
Note: Exiting via TWY E3 or L only with ATC permission.

Załogi statków powietrznych są zobowiązane opóźnić zgłoszenie opuszczenia drogi startowej ("runway vacated") do chwili przejścia statku powietrznego za koniec zielonych/żółtych kodowych świateł linii centralnej drogi kołowania.

- 2.22.7.1.3.4** Odlatujące statki powietrzne: w czasie LVP do startu będą używane RWY 29 lub RWY 15. Na prośbę załogi statku powietrznego lub z ważnych powodów operacyjnych TWR może zezwolić na użycie do startu RWY 33 lub RWY 11.

Zajęcie RWY możliwe przez:

- TWY E3 (RWY 29),
- TWY A0 (RWY 15) – nie dotyczy statków powietrznych kołujących z APN 11,
- TWY A8 (RWY 33),
- TWY C1 (RWY 11).

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

#### 2.22.7.1.3.5 KOŁOWANIE W TRAKCIE LVP

W warunkach RVR poniżej 550 m asysta FOLLOW ME wymagana na drogach kołowania niewyposażonych w sprawne światła osi centralnej.

W warunkach *Visibility Conditions 3* (RVR < 400 m) OKĘCIE TWR zapewnia separację pomiędzy statkami powietrznymi oraz statkami powietrznymi i pojazdami na polu manewrowym.

W celu efektywnego wykorzystania RWY piloci mogą zostać upoważnieni do zbliżenia się do poprzedzającego statku powietrznego znajdującego się w punkcie oczekiwania wyłącznie, gdy SMR jest sprawny.

Zezwolenia dla kołujących statków powietrznych będą wydawane w oparciu o punkty oczekiwania i pośrednie miejsca oczekiwania (poprzeczki zezwolenia). W warunkach *Visibility Conditions 3* asysta FOLLOW ME obowiązkowa na drogach kołowania, na których pokrycie SMR jest niedostępne (patrz 2.20.1.2.1) lub gdy SMR niesprawny, z wyjątkiem gdy tylko jeden statek powietrzny kołuje po TWY A5-8 lub TWY L.

Załogi są zobowiązane do zgłaszania osiągnięcia stanowiska postojowego.

- 2.22.7.1.3.6** Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II lub kategorii III do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania "Request practice Category II (lub Category III) approach". W takiej sytuacji działania opisane w punktach 2.22.7.1.3.1 do 2.22.7.1.3.4 nie będą stosowane.

Flight crews are obliged to delay reporting "runway vacated" until the aircraft has passed the end of the green/yellow coded taxiway centre line lights.

Departing aircraft: during LVP, take-offs will be carried out using RWY 29 or RWY 15. At the request of the flight crew or due to important operational reasons, TWR may give clearance for take-off from RWY 33 or RWY 11.

Line-up available via:

- TWY E3 (RWY 29),
- TWY A0 (RWY 15) – except for aircraft taxiing from APN 11,
- TWY A8 (RWY 33),
- TWY C1 (RWY 11).

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

#### TAXIING DURING LVP

In RVR conditions less than 550 m, a FOLLOW ME assistance is mandatory on taxiways not equipped with serviceable centre-line lights.

During *Visibility Conditions 3* (RVR < 400 m) OKĘCIE TWR provides separation between aircraft, and between aircraft and vehicles on the manoeuvring area.

For more efficient RWY use, pilots may be authorized to move closer to a preceding aircraft at a holding point only when the SMR is serviceable.

Taxiing aircraft will be cleared to a holding point or intermediate holding point (clearance bar). During *Visibility Conditions 3*, a FOLLOW ME assistance is mandatory on taxiways where SMR coverage is not available (see 2.20.1.2.1) or when the SMR is unserviceable except when only one aircraft is taxiing via TWYs A5-8 or TWY L.

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

Pilots who wish to practice a CAT II or III approach for training purposes should use the following phrasing on first contact with APP: "Request practice Category II (or Category III) approach". In this case, measures described in items 2.22.7.1.3.1 to 2.22.7.1.3.4 will not be applied.

EPWA AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
<b>2.23.1</b>	<b>KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW</b>	<b>FLIGHT SCHEDULE COORDINATION</b>
<b>2.23.1.1</b>	Lotnisko Chopina w Warszawie począwszy od dnia 25 marca 2012 roku jest lotniskiem koordynowanym (Poziom 3 wg IATA) całodobowo w obu sezonach rozkładowych.	Warsaw Chopin Airport, as of 25 March 2012, is a coordinated airport (Level 3 according to IATA) 24 hours a day in both schedule seasons.
<b>2.23.1.2</b>	Wykonanie operacji lotniczej na lotnisku Chopina w Warszawie wymaga wcześniejszego uzyskania slotu od koordynatora rozkładów lotów.	Landing or take-off at Warsaw Chopin Airport may be carried out only upon assignment of a slot by the flight schedule coordinator.
<b>2.23.1.3</b>	Koordynacją rozkładów lotów objęte są operacje statków powietrznych w lotach IFR oraz VFR, z wyjątkiem lotów statków powietrznych lotnictwa państwowego, łądowni awaryjnych oraz lotów humanitarnych.	Flight schedule coordination applies to IFR and VFR aircraft operations, excluding state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.
<b>2.23.1.4</b>	Podmiotem odpowiedzialnym za koordynację rozkładów lotów na lotnisku Chopina w Warszawie jest:	The entity responsible for coordinating flight schedules at Warsaw Chopin Airport is:

AIRPORT COORDINATION LIMITED  
Viewpoint, 240 London Road, TW18 4JT Staines, United Kingdom  
E-mail (zgłoszenia slotowe w formacie SCR):  
slots@acl-international.com  
E-mail (ogólne zapytania):  
poland@acl-international.com  
E-mail (adres pomocy ze strony ACL):  
help@acl-uk.org  
Telefon: +44-208-564-0622  
Faks: +44-208-564-0691  
Strona internetowa:  
Dostępność slotów:  
www.online-coordination.com  
Informacje ogólne:  
www.acl-international.com  
Link do alternatywnego dostępu do OCS (w przypadku awarii systemu głównego):  
https://acl-ocs.co.uk/Default.aspx  
Godziny pracy: MON-FRI 0900 - 1700 (0800 - 1600) UTC (z wyłączeniem dni wolnych od pracy w UK)

AIRPORT COORDINATION LIMITED  
Viewpoint, 240 London Road, TW18 4JT Staines, United Kingdom  
E-mail (slot requests in SCR format):  
slots@acl-international.com  
E-mail (general queries):  
poland@acl-international.com  
E-mail (support from ACL):  
help@acl-uk.org  
Phone: +44-208-564-0622  
Fax: +44-208-564-0691  
Website:  
Slot availability:  
www.online-coordination.com  
General information:  
www.acl-international.com  
Alternative access to OCS (in the event of failure of the main system):  
https://acl-ocs.co.uk/Default.aspx  
Working hours: MON-FRI 0900 - 1700 (0800 -1600) UTC (except for UK holidays)

**2.23.1.5** Przydział slotów odbywa się zgodnie z przepisami Rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty oraz zgodnie z zasadami i terminami określonymi w IATA Worldwide Slot Guidelines.

Slot allocation is carried out in accordance with the provisions of the Council Regulation (EEC) No. 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports and in compliance with the rules and dates specified in IATA Worldwide Slot Guidelines.

### 2.23.2 PRZYDZIELANIE SŁOTÓW W PORZE NOCY

### SLOT ALLOCATION AT NIGHT

**2.23.2.1** Środowiskowe ograniczenia dotyczące wykonywania operacji lotniczych w porze nocy, tj. w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> mają na celu dotrzymanie uwarunkowań wynikających z ustanowienia Obszaru Ograniczonego Użytkowania.

Environmental restrictions concerning the carrying out of flight operations at night, i.e. between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC<sup>1)</sup>, are intended to keep with the constraints imposed by the establishment of the Restricted Use Area.

**2.23.2.2** Służący do zarządzania operacjami w porze nocy Quota Count System wraz z tabelą punktów Quota dla poszczególnych typów statków powietrznych jest szczegółowo opisany na stronie internetowej Lotniska Chopina w Warszawie, pod adresem: <https://www.lotnisko-chopina.pl/pl/ochrona-srodowiska.html> oraz na stronie internetowej Koordynatora Rozkładów Lotów.

A detailed description of the Quota Count System for managing night operations and the table of QCS points for individual aircraft types are available at the Warsaw Chopin Airport website <https://www.lotnisko-chopina.pl/en/environmental-protection.html> and the website of the flight schedule coordinator.

**2.23.2.3** Limit punktów Quota Count dostępny do dystrybucji slotów w każdym sezonie rozkładowym IATA jest deklarowany przez Zarządzającego Lotniskiem Chopina w Warszawie jako parametr koordynacyjny.

The limit value of QCS points available for slot allocation in each IATA schedule season is declared by the Warsaw Chopin Airport administration as a coordination parameter.

<sup>1)</sup> Patrz GEN 2.1.

<sup>1)</sup> See GEN 2.1.

### 2.23.3 MIGRACJE PTAKÓW I OBSZAR FAUNY WRAŻLIWEJ NA HAŁAS

### BIRD MIGRATIONS AND AREA WITH SENSITIVE FAUNA

#### 2.23.3.1 Migracja ptaków

#### Bird migration

Przeloty kluczy gęsi nad Warszawą, w dzień i w nocy, w okresie wędrówki wiosennej (od końca lutego do połowy kwietnia) i jesiennej (w październiku do połowy listopada). Zwykle klucze ptaków liczą po kilkadziesiąt osobników. Wiosną przeloty skierowane są na wschód (E), a jesienią na zachód (W).

The passage of skeins of geese, during the day and the night, in the period of spring migration (from the end of February until mid-April) and autumn migration (in October until mid-November). Usually the bird skeins amount to dozens of birds. In the spring the passages turn to the east (E) and in the autumn - to the west (W).

Przeloty stad krukowatych: gawronów, kawek odbywają się najczęściej w okolicy THR 15 i THR 11 o świcie i o zmierzchu.

Passages of corvidae birds: rooks, jackdaws usually take place in the vicinity of THR 15 and THR 11 at dawn and at dusk.

#### 2.23.3.2 OSTRZEŻENIE

#### WARNING

W okresie od maja do września dochodzi do zwiększonej liczby zderzeń statków powietrznych z ptakami na EPWA.

There is a greater number of collisions of aircraft with birds at EPWA aerodrome in the period from May until September.

W okresie wędrówek wiosennych i jesiennych mogą zalatywać na teren lotniska czajki i bociany. Podczas opadów deszczu mogą pojawić się mewy w dużych stadach.

During spring and autumn migrations lapwings and storks may fly within the aerodrome area. Gulls in large herds may appear during rainfalls.

#### 2.23.3.3 KONTROLA ODNOŚNIE WYSTĘPOWANIA ZWIERZĄT

#### INSPECTION OF ANIMALS OCCURENCE

Kontrola wykonywana jest przez sokolnika, przy użyciu ptaków drapieżnych, psa, środków pirotechnicznych i bio-akustycznych. Po zgłoszeniu zderzenia statku powietrznego z ptakiem dokonywana jest kontrola drogi startowej i statku powietrznego (po lądowaniu).

The inspection is carried out by the falconer, with the use of birds of prey, a dog, pyrotechnic and bioacoustic means. After reporting a bird strike, runway and aircraft shall be checked (after landing).

#### 2.23.3.4 SPRAWOZDAWCZOŚĆ

#### REPORTING

Każda obecność ptaków na terenie lotniska powinna zostać zgłoszona do TWR w celu usunięcia zagrożenia przez sokolników.

Each bird strike hazard in the area of the aerodrome shall be reported to TWR to eliminate the risk by the falconers.



Po zderzeniu statku powietrznego z ptakiem załoga powinna sporządzić  
MELDUNEK O ZDERZENIU Z PTAKAMI.After a bird strike, the crew shall fill in the BIRD STRIKE REPORTING  
FORM.

EPWA AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPWA 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPWA 1-2-1	Mapa naziemnego ruchu lotniczego dla A380-800/GP, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY	Aerodrome Ground Movement Chart Taxiways for A380-800/GP, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY
	Mapy parkowania/dokowania statków powietrznych - ICAO	Aircraft Parking/Docking Charts - ICAO
AD 2 EPWA 1-3-1	Płyty postojowe 1, 7A, 7B,9	Aprons 1, 7A, 7B,9
AD 2 EPWA 1-3-2	Płyty postojowe 3, 5A, 5B, 5C	Aprons 3, 5A, 5B, 5C
AD 2 EPWA 1-3-3	Płyty postojowe cargo, 12, 13	Cargo Apron, Aprons 12,13
AD 2 EPWA 1-3-4	Płyta postojowa 10	Apron 10
AD 2 EPWA 1-3-5	Płyty postojowe wojskowa, 9	Military Apron, Apron 9
AD 2 EPWA 1-3-6	Płyta postojowa dla śmigłowców	Heli Apron
	Mapy przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A	Aerodrome Obstacle Charts - ICAO Type A
AD 2 EPWA 2-1-1	RWY 11/29	RWY 11/29
AD 2 EPWA 2-1-2	RWY 15/33	RWY 15/33
	Mapy terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Precision Approach Terrain Charts - ICAO
AD 2 EPWA 3-1-1	RWY 11	RWY 11
AD 2 EPWA 3-1-2	RWY 33	RWY 33
	RNAV 1	RNAV 1
	Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPWA 4-2-1-0	RWY 11	RWY 11
AD 2 EPWA 4-2-2-0	RWY 15	RWY 15
AD 2 EPWA 4-2-3-0	RWY 29	RWY 29
AD 2 EPWA 4-2-4-0	RWY 33	RWY 33
	RNAV 1	RNAV 1
	Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPWA 5-3-1-0	RWY 11	RWY 11
AD 2 EPWA 5-3-2-0	RWY 15	RWY 15
AD 2 EPWA 5-3-3-0	RWY 29	RWY 29
AD 2 EPWA 5-3-4-0	RWY 33	RWY 33
	Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPWA 6-1-1	ILS CAT II or LOC RWY 11 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II or LOC RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWA 6-1-3	ILS CAT II & III or LOC RWY 33 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II & III or LOC RWY 33 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWA 6-2-1	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWA 6-2-3	VOR RWY 15 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 15 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWA 6-2-5	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWA 6-2-7	VOR RWY 33 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 33 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWA 6-6-1-1	RNAV (GNSS) RWY 11 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWA 6-6-2-1	RNAV (GNSS) RWY 15 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 15 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWA 6-6-3-1	RNAV (GNSS) RWY 29 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWA 6-6-4-1	RNAV (GNSS) RWY 33 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 33 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPWA 7-2-1	Trasy dolotowe, odlotowe i przelotowe VFR	VFR arrival, departure and transit routes
AD 2 EPWA 7-2-2	Trasy dolotowe, odlotowe i przelotowe VFR	VFR arrival, departure and transit routes
AD 2 EPWA 8-1-1	Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków	Bird concentrations

STRONA WOLNA

INTENTIONALLY LEFT BLANK