POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 54/25 (AD 2 EPGD)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**15 MAY 2025**	**25 DEC 2025**

ZMIANA PARAMETRÓW APN 1 NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY (EPGD)

Z powodów operacyjnych wprowadza się zmiany na APN.

1. Na południowej stronie APN 1 wprowadza się nowy układ stanowisk postojowych:

1.1 Stanowiska postojowe: 30, 30', 31, 32, 32', 33, 33', 34, 35, 35', 36, 36', 37, 38, 38'.

1.2 Stanowiska postojowe 31, 34, 37 dostępne wyłącznie z TWY A4, z obowiązkową procedurą wypychania.

1.3 Postój samolotu na stanowisku 37 blokuje stanowiska 36 i 38; na stanowisku 34 blokuje stanowiska 33 i 35; na stanowisku 31 blokuje stanowiska 30 i 32.

1.4 Parkowanie na wyżej wymienionych stanowiskach postojowych wyłącznie według poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

1.5 Współrzędne stanowisk oraz dostępność dla typów ACFT podano na załączniku graficznym.

2. Nowa lokalizacja miejsca pośredniego oczekiwania na TWY L:

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1_L	54 22 45.10	018 28 10.59

3. Szczegółowe informacje na temat ograniczeń i ich wpływu na operacje lotnicze będą publikowane w NOTAM.

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego:

Godziny pracy: H24
Tel.: +48-58-348-1159
Tel. kom.: +48-606-268-370
Faks: +48-58-348-1459
E-mail: duty@airport.gdansk.pl

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

CHANGE OF PARAMETERS FOR APN 1 AT GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY (EPGD) AERODROME

Due to operational reasons, changes are introduced to APN.

1. A new parking stands layout is introduced on the south side of APN 1:

1.1 Parking stands: 30, 30', 31, 32, 32', 33, 33', 34, 35, 35', 36, 36', 37, 38, 38'.

1.2 Parking stands 31, 34, 37 available only from TWY A4 with mandatory push-back procedure.

1.3 Parking of aeroplane on stand 37 blocks stands 36 and 38; on stand 34 blocks stands 33 and 35; on stand 31 blocks stands 30 and 32.

1.4 Parking on above-mentioned parking stands only with marshaller's instructions.

1.5 Parking stands coordinates and ACFT type availability has been indicated on the graphical Appendix.

2. New location of intermediate holding position on TWY L:

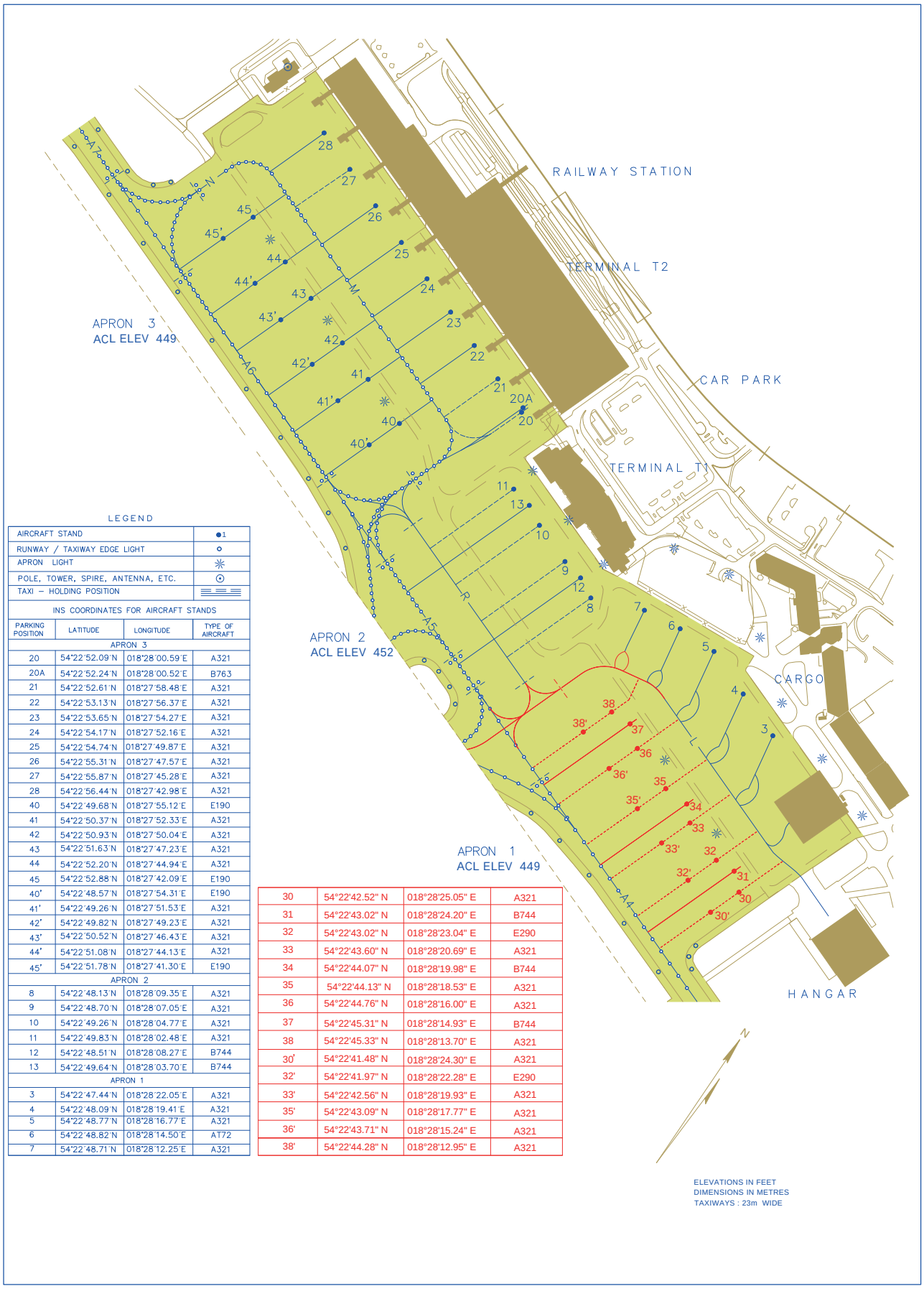
3. Detailed information on additional limitations and their impact on flight operations will be published by NOTAM.

Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer:

Working hours: H24
Phone: +48-58-348-1159
Mobile: +48-606-268-370
Fax: +48-58-348-1459
E-mail: duty@airport.gdansk.pl

See: graphical Appendix.

- END -



LEGEND

AIRCRAFT STAND	●1
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT	○
APRON LIGHT	✳
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
TAXI – HOLDING POSITION	≡≡≡

INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS

PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	TYPE OF AIRCRAFT
APRON 3			
20	54°22'52.09"N	018°28'00.59"E	A321
20A	54°22'52.24"N	018°28'00.52"E	B763
21	54°22'52.61"N	018°27'58.48"E	A321
22	54°22'53.13"N	018°27'56.37"E	A321
23	54°22'53.65"N	018°27'54.27"E	A321
24	54°22'54.17"N	018°27'52.16"E	A321
25	54°22'54.74"N	018°27'49.87"E	A321
26	54°22'55.31"N	018°27'47.57"E	A321
27	54°22'55.87"N	018°27'45.28"E	A321
28	54°22'56.44"N	018°27'42.98"E	A321
40	54°22'49.68"N	018°27'55.12"E	E190
41	54°22'50.37"N	018°27'52.33"E	A321
42	54°22'50.93"N	018°27'50.04"E	A321
43	54°22'51.63"N	018°27'47.23"E	A321
44	54°22'52.20"N	018°27'44.94"E	A321
45	54°22'52.88"N	018°27'42.09"E	E190
40'	54°22'48.57"N	018°27'54.31"E	E190
41'	54°22'49.26"N	018°27'51.53"E	A321
42'	54°22'49.82"N	018°27'49.23"E	A321
43'	54°22'50.52"N	018°27'46.43"E	A321
44'	54°22'51.08"N	018°27'44.13"E	A321
45'	54°22'51.78"N	018°27'41.30"E	E190
APRON 2			
8	54°22'48.13"N	018°28'09.35"E	A321
9	54°22'48.70"N	018°28'07.05"E	A321
10	54°22'49.26"N	018°28'04.77"E	A321
11	54°22'49.83"N	018°28'02.48"E	A321
12	54°22'48.51"N	018°28'08.27"E	B744
13	54°22'49.64"N	018°28'03.70"E	B744
APRON 1			
3	54°22'47.44"N	018°28'22.05"E	A321
4	54°22'48.09"N	018°28'19.41"E	A321
5	54°22'48.77"N	018°28'16.77"E	A321
6	54°22'48.82"N	018°28'14.50"E	AT72
7	54°22'48.71"N	018°28'12.25"E	A321

30	54°22'42.52" N	018°28'25.05" E	A321
31	54°22'43.02" N	018°28'24.20" E	B744
32	54°22'43.02" N	018°28'23.04" E	E290
33	54°22'43.60" N	018°28'20.69" E	A321
34	54°22'44.07" N	018°28'19.98" E	B744
35	54°22'44.13" N	018°28'18.53" E	A321
36	54°22'44.76" N	018°28'16.00" E	A321
37	54°22'45.31" N	018°28'14.93" E	B744
38	54°22'45.33" N	018°28'13.70" E	A321
30'	54°22'41.48" N	018°28'24.30" E	A321
32'	54°22'41.97" N	018°28'22.28" E	E290
33'	54°22'42.56" N	018°28'19.93" E	A321
35'	54°22'43.09" N	018°28'17.77" E	A321
36'	54°22'43.71" N	018°28'15.24" E	A321
38'	54°22'44.28" N	018°28'12.95" E	A321

NOT TO SCALE

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 55/25 (AD 2 EPLL)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**15 MAY 2025**	**30 OCT 2025 EST**

TYMCZASOWE PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LOTNISKA ŁÓDŹ (EPLL)

Niniejszy Suplement przedstawia informacje o przeszkodach lotniczych występujących w rejonie lotniska Łódź (EPLL) z planowanym czasem posadowienia dłuższym niż 6 miesięcy.

I.

1. **Podstawa prawna:**
   Uzgodnienie EPLL: 20230925.485.DSO.KM
   Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.153.2023.371
2. **Opis:**
   Żuraw wieżowy Ż1 stanowi tymczasową przeszkodę lotniczą.
3. **Lokalizacja:**
   al. Bandurskiego, Łódź
   Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.
   Lokalizacja względem ścieżki podejścia: żuraw zlokalizowany 2508 m przed THR 25 mierząc wzdłuż RCL 07/25 i 2980 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 25.
   Współrzędne:
   Ż1: 51 45 22,7 N 019 25 34,7 E
4. **Wysokości:**
   Maksymalne wysokości:
   Ż1: 192 ft AGL/842 ft AMSL
5. **Przewidywany czas pracy:**
   Ż1: do OCT 2025.
6. **Wpływ na minima i parametry wdrożonych operacyjnie procedur lotu: NIE**
7. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
   Ż1: dzienne - TAK, nocne - TAK.

II.

1. **Podstawa prawna:**
   Uzgodnienie EPLL: 20240201.50.DSO.KM
   Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.70.2024.2
2. **Opis:**
   Żurawie wieżowe Ż1, Ż2, Ż3, Ż4 oraz żurawie samochodowe S1, S2, S3, S4 stanowią tymczasowe przeszkody lotnicze.
3. **Lokalizacja:**
   ul. Gen. S. Maczka 6 i 8, Łódź
   Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.
   Lokalizacja względem ścieżki podejścia: żurawie zlokalizowane 310 m przed THR 25 mierząc wzdłuż RCL 07/25 i 900 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 25.
   Współrzędne:
   Ż1: 51 43 57,2 N 019 24 27,5 E
   Ż2: 51 43 57,0 N 019 24 25,1 E

TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF ŁÓDŹ (EPLL) AERODROME

This Supplement provides information on temporary aeronautical obstacles located in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome for a planned period longer than 6 months.

1. **Legal basis:**
   EPLL arrangement: 20230925.485.DSO.KM
   PANSA arrangement: OSK.633.153.2023.371
2. **Description:**
   Tower crane Ż1 is a temporary aeronautical obstacle.
3. **Location:**
   al. Bandurskiego, Łódź
   OLS location: inner horizontal surface.
   Location relative to approach path: crane located 2508 m before THR 25 measuring along RCL 07/25 and 2980 m to the right of RWY 25 approach path.
   Coordinates:
   Ż1: 51 45 22.7 N 019 25 34.7 E
4. **Heights:**
   Maximum heights:
   Ż1: 192 ft AGL/842 ft AMSL
5. **Expected time of operation:**
   Ż1: till OCT 2025.
6. **Impact on minima and parameters of the operationally applicable flight procedures: NO**
7. **Obstacle marking/lighting:**
   Ż1: day - YES, night - YES.

1. **Legal basis:**
   EPLL arrangement: 20240201.50.DSO.KM
   PANSA arrangement: OSK.633.70.2024.2
2. **Description:**
   Tower cranes Ż1, Ż2, Ż3, Ż4 and mobile cranes S1, S2, S3, S4 are temporary aeronautical obstacles.
3. **Location:**
   ul. Gen. S. Maczka 6 and 8, Łódź
   OLS location: inner horizontal surface.
   Location relative to approach path: cranes located 310 m before THR 25 measuring along RCL 07/25 and 900 m to the right of RWY 25 approach path.
   Coordinates:
   Ż1: 51 43 57.2 N 019 24 27.5 E
   Ż2: 51 43 57.0 N 019 24 25.1 E

Ż3: 51 43 57,8 N 019 24 21,9 E
Ż4: 51 43 56,2 N 019 24 21,8 E
S1: 51 43 57,1 N 019 24 29,0 E
S2: 51 43 57,0 N 019 24 24,6 E
S3: 51 43 58,0 N 019 24 21,8 E
S4: 51 43 55,7 N 019 24 21,9 E

4. Wysokości:

Maksymalne wysokości:
Ż1: 140 ft AGL/752 ft AMSL
Ż2: 97 ft AGL/709 ft AMSL
Ż3: 167 ft AGL/780 ft AMSL
Ż4: 122 ft AGL/733 ft AMSL
S1: 174 ft AGL/786 ft AMSL
S2: 130 ft AGL/742 ft AMSL
S3: 199 ft AGL/813 ft AMSL
S4: 155 ft AGL/766 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1, S1: do MAY 2025,
Ż2, S2: do JUN 2025,
Ż3, S3: do JUL 2025,
Ż4, S4: do JUL 2025.

6. Wpływ na minima i parametry wdrożonych operacyjnie procedur lotu: NIE

7. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1, Ż2, Ż3, Ż4, S1, S2, S3, S4: dzienne - TAK, nocne - TAK.

III.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie EPLL: 20240409.224.DSO.KM
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.71.2024.1, OSK.633.76.2024.1

2. Opis:

Żurawie wieżowe Ż1, Ż2 oraz żurawie samochodowe S1, S2 stanowią tymczasowe przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Wólczańska/Piotrkowska, Łódź

Lokalizacja OLS: powierzchnia stożkowa.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia: żurawie zlokalizowane 4200 m przed THR 25 mierząc wzdłuż RCL 07/25 i 680 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 25.

Współrzędne:
Ż1: 51 44 32,1 N 019 27 31,5 E
Ż2: 51 44 33,1 N 019 27 39,3 E
S1: 51 44 32,1 N 019 27 31,5 E
S2: 51 44 33,1 N 019 27 39,3 E

4. Wysokości:

Maksymalne wysokości:
Ż1: 172 ft AGL/797 ft AMSL
Ż2: 164 ft AGL/794 ft AMSL
S1: 192 ft AGL/817 ft AMSL
S2: 184 ft AGL/814 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1, S1: do JUN 2025,
Ż2, S2: do JUL 2025.

6. Wpływ na minima i parametry wdrożonych operacyjnie procedur lotu: TAK.

S1 i S2 - szczegółowe informacje na temat ograniczeń i ich wpływu na operacje lotnicze podczas pracy żurawia będą publikowane w NOTAM.

7. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1, Ż2, S1, S2: dzienne - TAK, nocne - TAK.

IV.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie EPLL: 20250212.79.DSO.KM
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.16.2025.1

Ż3: 51 43 57.8 N 019 24 21.9 E
Ż4: 51 43 56.2 N 019 24 21.8 E
S1: 51 43 57.1 N 019 24 29.0 E
S2: 51 43 57.0 N 019 24 24.6 E
S3: 51 43 58.0 N 019 24 21.8 E
S4: 51 43 55.7 N 019 24 21.9 E

4. Heights:

Maximum heights:
Ż1: 140 ft AGL/752 ft AMSL
Ż2: 97 ft AGL/709 ft AMSL
Ż3: 167 ft AGL/780 ft AMSL
Ż4: 122 ft AGL/733 ft AMSL
S1: 174 ft AGL/786 ft AMSL
S2: 130 ft AGL/742 ft AMSL
S3: 199 ft AGL/813 ft AMSL
S4: 155 ft AGL/766 ft AMSL

5. Expected time of operation:

Ż1, S1: till MAY 2025,
Ż2, S2: till JUN 2025,
Ż3, S3: till JUL 2025,
Ż4, S4: till JUL 2025.

6. Impact on minima and parameters of the operationally applicable flight procedures: NO

7. Obstacle marking/lighting:

Ż1, Ż2, Ż3, Ż4, S1, S2, S3, S4: day - YES, night - YES.

1. Legal basis:

EPLL arrangement: 20240409.224.DSO.KM
PANSA arrangement: OSK.633.71.2024.1, OSK.633.76.2024.1

2. Description:

Tower cranes Ż1, Ż2 and mobile cranes S1, S2 are temporary aeronautical obstacles.

3. Location:

ul. Wólczańska/Piotrkowska, Łódź

OLS location: conical surface.

Location relative to approach path: cranes located 4200 m before THR 25 measuring along RCL 07/25 and 680 m to the right of RWY 25 approach path.

Coordinates:
Ż1: 51 44 32.1 N 019 27 31.5 E
Ż2: 51 44 33.1 N 019 27 39.3 E
S1: 51 44 32.1 N 019 27 31.5 E
S2: 51 44 33.1 N 019 27 39.3 E

4. Heights:

Maximum heights:
Ż1: 172 ft AGL/797 ft AMSL
Ż2: 164 ft AGL/794 ft AMSL
S1: 192 ft AGL/817 ft AMSL
S2: 184 ft AGL/814 ft AMSL

5. Expected time of operation:

Ż1, S1: till JUN 2025,
Ż2, S2: till JUL 2025.

6. Impact on minima and parameters of the operationally applicable flight procedures: YES.

S1 and S2 - detailed information on limitations and their impact on flight operations during crane operation will be published by NOTAM.

7. Obstacle marking/lighting:

Ż1, Ż2, S1, S2: day - YES, night - YES.

1. Legal basis:

EPLL arrangement: 20250212.79.DSO.KM
PANSA arrangement: OHP.633.16.2025.1

2. Opis:

Żurawie wieżowe Ż1, Ż2 oraz żurawie samochodowe S1, S2 stanowią tymczasowe przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Karolewska 54/60, Łódź

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia: żurawie zlokalizowane 2500 m przed THR 25 mierząc wzdłuż RCL 07/25 i 2700 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 25.

Współrzędne:

Ż1:	51 45 15,4 N	019 25 38,6 E
Ż2:	51 45 14,6 N	019 25 40,6 E
S1:	51 45 16,4 N	019 25 38,6 E
S2:	51 45 14,5 N	019 25 41,9 E

4. Wysokości:

Maksymalne wysokości:

Ż1:	164 ft AGL/794 ft AMSL
Ż2:	133 ft AGL/763 ft AMSL
S1:	218 ft AGL/860 ft AMSL
S2:	166 ft AGL/807 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1, S1: do MAR 2026,
Ż2, S2: do FEB 2026.

6. Wpływ na minima i parametry wdrożonych operacyjnie procedur lotu: NIE.

7. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1, Ż2, S1, S2: dzienne - TAK, nocne - TAK.

Patrz: załącznik graficzny.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 133/24.

- KONIEC -

Description:

Tower cranes Ż1, Ż2 and mobile cranes S1, S2 are temporary aeronautical obstacles.

Location:

ul. Karolewska 54/60, Łódź

OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path: cranes located 2500 m before THR 25 measuring along RCL 07/25 and 2700 m to the right of RWY 25 approach path.

Coordinates:

Ż1:	51 45 15.4 N	019 25 38.6 E
Ż2:	51 45 14.6 N	019 25 40.6 E
S1:	51 45 16.4 N	019 25 38.6 E
S2:	51 45 14.5 N	019 25 41.9 E

Heights:

Maximum heights:

Ż1:	164 ft AGL/794 ft AMSL
Ż2:	133 ft AGL/763 ft AMSL
S1:	218 ft AGL/860 ft AMSL
S2:	166 ft AGL/807 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż1, S1: till MAR 2026,
Ż2, S2: till FEB 2026.

Impact on minima and parameters of the operationally applicable flight procedures: NO.

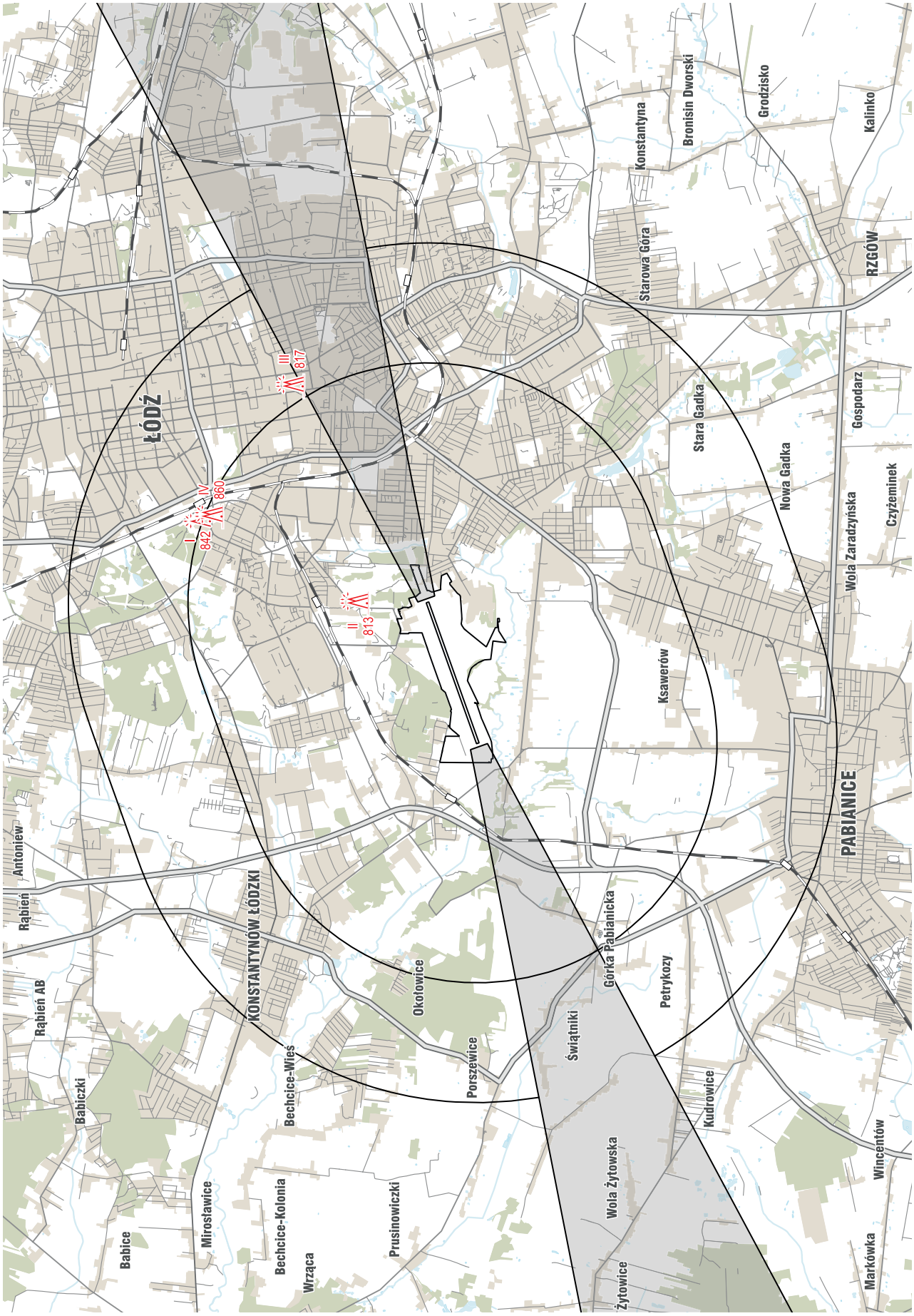
Obstacle marking/lighting:

Ż1, Ż2, S1, S2: day - YES, night - YES.

See: graphical Appendix.

This Supplement replaces SUP 133/24.

- END -



I - OBSTACLE NUMBER
842 - ELEV IN FEET

NOT TO SCALE

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 56/25 (AD 2 EPRZ)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**15 MAY 2025**	**15 SEP 2026 EST**

PRACE BUDOWLANE NA LOTNISKU RZESZÓW-JASIONKA (EPRZ)

ZADANIE I

1. HARMONOGRAM PRAC

17 APR 2025 - 15 SEP 2026: budowa TWY R4, R5 oraz północnej części TWY E i TWY F.

2. ZAKRES PRAC

Budowa TWY R4, R5 oraz północnej części TWY E i TWY F stanowi rozbudowę istniejącej sieci dróg kołowania. Obszar obejmujący ZADANIE I oznaczony został kolorem żółtym na załączniku graficznym.

3. UTRUDNIENIA I OGRANICZENIA

Prace prowadzone będą w odległości bezpiecznej od RWY i nie będą stanowiły ograniczenia dla wykonywanych operacji lotniczych.

ZADANIE II

1. HARMONOGRAM PRAC

12 JUN - 31 OCT 2025: przebudowa RWY 09/27 wraz z budową południowej części TWY E i TWY F.

2. ZAKRES PRAC

Przebudowa RWY na odcinku 700 m w kierunku zachodnim od THR 27 oraz budowa południowej części TWY F o długości co najmniej 50 m stanowią obszar oznaczony kolorem czerwonym na załączniku graficznym. Prace na tym obszarze będą prowadzone w czasie wykonywania operacji lotniczych, ale z uwagi na skrócenie drogi startowej o 900 m nie będą kolidowały z ruchem. Prace związane z budową południowej części TWY E o długości co najmniej 50 m zaznaczonej kolorem pomarańczowym z uwagi na bliskość przesuniętego THR 27 będą prowadzone poza godzinami pracy lotniska.

3. UTRUDNIENIA I OGRANICZENIA

3.1 W okresie przebudowy wschodniej części RWY, THR 27 zostanie przesunięty o 900 m w kierunku zachodnim, a dostępna długość RWY 09/27 zostanie skrócona do 2300 m.

3.2 Odległość ARP znajdującego się na osi RWY wynosić będzie 1249 m na wschód od THR 09 i 1051 m na zachód od DTHR 27.

3.3 TWY G oraz TWY Z – niedostępne.

3.4 Zmianie ulegną następujące parametry RWY 09/27:

- Wymiary RWY 09/27 – 2300 m x 45 m.
- Współrzędne DTHR 27:
  50 06 35,142 N 022 02 1,288 E
- Undulacja geoidy dla przesuniętego THR 27 – 113,86 ft.
- Poziom DTHR 27 – 682,71 ft.
- Najwyższy punkt TDZ RWY 27 dla podejścia nieprecyzyjnego – 685,66 ft.
- Wymiary CWY dla RWY 09 – 60 m x 300 m.

CONSTRUCTION WORKS AT RZESZÓW-JASIONKA (EPRZ) AERODROME

TASK I

SCHEDULE OF WORKS

17 APR 2025 - 15 SEP 2026: construction of TWY R4, R5 and northern part of TWY E and TWY F.

SCOPE OF WORKS

Construction of TWY R4, R5 and northern part of TWY E and TWY F is an expansion of the existing taxiways network. The area of TASK I is marked in yellow on the graphical Appendix.

OBSTRUCTIONS AND LIMITATIONS

The works will be carried out at a safe distance from the RWY and will not restrict flight operations.

TASK II

SCHEDULE OF WORKS

12 JUN - 31 OCT 2025: reconstruction of RWY 09/27 and construction of the southern part of TWY E and TWY F.

SCOPE OF WORKS

Reconstruction of the RWY 700 m westbound from THR 27 and the construction of the southern part of TWY F with a length of at least 50 m constitute the zone marked in red on the graphic Appendix. Works in this zone will be carried out during flight operations but, due to the 900 m runway shortening, will not interfere with traffic. Works related to the construction of the southern part of TWY E with a length of at least 50 m marked in orange due to its proximity to the displaced THR 27 will be carried out outside aerodrome operating hours.

OBSTRUCTIONS AND LIMITATIONS

During the reconstruction of the eastern part of the RWY, THR 27 will be displaced west by 900 m and the available length of RWY 09/27 will be reduced to 2300 m.

Distance of the ARP located on the RWY centre line will be 1249 m east of THR 09 and 1051 m west of the DTHR 27.

TWY G and TWY Z – unavailable.

The following parameters of RWY 09/27 will be changed:

- RWY 09/27 dimensions – 2300 m x 45 m.
- DTHR 27 coordinates:
  50 06 35.142 N 022 02 1.288 E
- Displaced THR 27 geoid undulation – 113.86 ft.
- Level of DTHR 27 – 682.71 ft.
- Highest elevation of TDZ RWY 27 of non-precision APP RWY – 685.66 ft.
- RWY 09 CWY dimensions – 60 m x 300 m.

- Wymiary pasa drogi startowej RWY 09/27 – 2420 m x 300 m.
- RESA RWY 09 – 140 m x 90 m.
- OFZ RWY 27 – NIL.

Uwaga:

RWY 09: PCN 82 R/A/W/T CONC (0-700 m),
PCN 54 F/B/W/T CONC/ASPH (700-2300 m).
RWY 27: PCN 54 F/B/W/T CONC/ASPH (0-1600 m),
PCN 82 R/A/W/T CONC (1600-2300 m);

3.4.1 Długości deklarowane:

- RWY 09/27 strip dimensions – 2420 m x 300 m.
- RESA RWY 09 – 140 m x 90 m.
- OFZ RWY 27 – NIL.

Remark:

RWY 09: PCN 82 R/A/W/T CONC (0-700 m),
PCN 54 F/B/W/T CONC/ASPH (700-2300 m).
RWY 27: PCN 54 F/B/W/T CONC/ASPH (0-1600 m),
PCN 82 R/A/W/T CONC (1600-2300 m);

Declared distances:

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
09	2300 m	2360 m	2300 m	2300 m
27	2300 m	2700 m	2300 m	2300 m

3.5 Procedury „INTERSECTION TAKE OFF" dla RWY 09 – niedostępne.

INTERSECTION TAKE OFF procedures for RWY 09 – unavailable.

3.6 Zmianie ulegną następujące elementy oświetlenia:

- APCH LGT dla RWY 27 – APLA-ATA CAT II – niedostępne.
- Światła THR 27 WBAR – niedostępne.
- Światła PAPI 3° przesunięte do wysokości nowego puntu celowania.
- Światła TDZ RWY 27 – niedostępne.

The following parameters of lighting elements will change:

- APCH LGT for RWY 27 – APLA-ATA CAT II – unavailable.
- THR 27 WBAR LGT – unavailable.
- PAPI 3° LGT moved to new aiming point.
- TDZ RWY 27 LGT – unavailable.

3.6.1 Światła RWY 09/27:

RWY 09/27 lights:

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL	
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST
09	2300 m / 15 m	FM 0 m - 1400 m: W FM 1400 m - 2000 m: R/W FM 2000 m - 2300 m: R LIH	2300 m / 60 m	FM 0 m - 1700 m: W FM 1700 m - 2300 m: Y LIH
27	2300 m / 15 m	FM 0 m - 1400 m: W FM 1400 m - 2000 m: R/W FM 2000 m - 2300 m: R LIH	2300 m / 60 m	FM 0 m - 1700 m: W FM 1700 m - 2300 m: Y LIH

3.7 ILS i DME RZW – niedostępne.

Uwaga:

Urządzenia pracują testowo, nie do użytku operacyjnego. Wskazania mogą prowadzić w rejon budowy.

ILS and DME RZW – unavailable.

Remark:

Aids are working on a test basis, not for operational use. Indications may lead into the construction zone.

3.8 Procedury LVP – niedostępne.

Low Visibility Procedures – unavailable.

3.9 Zawracanie dozwolone na przesuniętym THR 27 w miejscu i zgodnie z oznakowaniem poziomym. Nie przekraczać tymczasowych świateł końca RWY 09.

Turn back permitted on displaced THR 27 in place and in accordance with markings. Do not cross temporary RWY 09 end lights.

4. INFORMACJE DODATKOWE

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego:

Godziny pracy: H24
Tel.: +48-17-7178-680
Tel. kom.: +48-609-127-558
E-mail: dprze@rzeszowairport.pl

ADDITIONAL INFORMATION

Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer:

Working hours: H24
Phone: +48-17-7178-680
Mobile: +48-609-127-558
E-mail: dprze@rzeszowairport.pl

Patrz: załącznik graficzny.

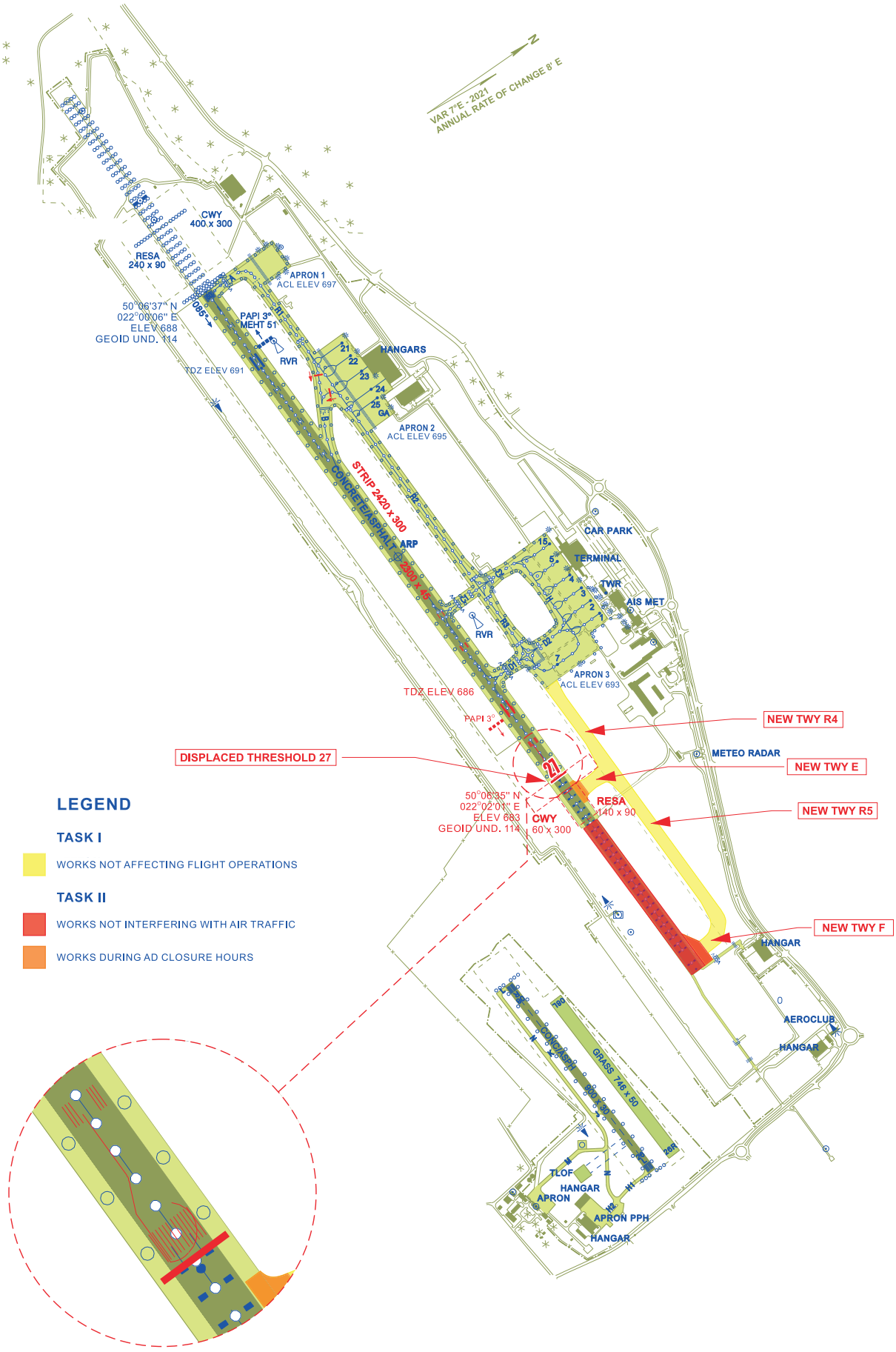
See: graphical Appendix.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 45/25.

This Supplement replaces SUP 45/25.

- KONIEC -

- END -


VAR 7°E - 2021
ANNUAL RATE OF CHANGE 8' E
CWY
400 x 300
RESA
240 x 90
APRON 1
ACL ELEV 697
50°06'37" N
022°00'06" E
ELEV 688
GEOID UND. 114
086°
PAPI 3°
MEHT 51
RVR
TDZ ELEV 691
HANGARS
APRON 2
ACL ELEV 695
CONCRETE/ASPHALT
STRIP 2420 x 300
ARP
2420 x 45
CAR PARK
TERMINAL
TWR
AIS MET
RVR
APRON 3
ACL ELEV 693
TDZ ELEV 686
PAPI 3°
NEW TWY R4
DISPLACED THRESHOLD 27
METEO RADAR
NEW TWY E
NEW TWY R5
50°06'35" N
022°02'01" E
ELEV 683
GEOID UND. 114
CWY
60 x 300
RESA
140 x 90
NEW TWY F
HANGAR
AEROCLUB
HANGAR
CONCRETE
GRASS 746 x 50
TLOF
HANGAR
APRON
APRON PPH
HANGAR
LEGEND
TASK I
WORKS NOT AFFECTING FLIGHT OPERATIONS
TASK II
WORKS NOT INTERFERING WITH AIR TRAFFIC
WORKS DURING AD CLOSURE HOURS

NOT TO SCALE

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 57/25 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**15 MAY 2025**	**12 JUN 2025 EST**

TYMCZASOWE PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA)

Niniejszy Suplement przedstawia informacje o przeszkodach lotniczych występujących w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) z planowanym czasem posadowienia dłuższym niż 6 miesięcy, nie wpływające na minima i parametry wdrożonych operacyjnie procedur lotu SID i IAPCH dla EPWA.

I.

1. **Podstawa prawna:**
   Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.257.2023.MK
   Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.158.2023.382
2. **Opis:**
   Żurawie budowlane Ż1 i Ż2 stanowią przeszkody lotnicze.
3. **Lokalizacja:**
   ul. Wałbrzyska 21
   Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.
   Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
   Ż1 zlokalizowany 2250 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2227 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
   Ż2 zlokalizowany 2257 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2170 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.
   Współrzędne:
   Ż1: 52 10 21,70 N 021 01 14,70 E
   Ż2: 52 10 19,90 N 021 01 13,80 E
4. **Wysokości:**
   Maksymalna wysokość:
   Ż1: 164,92 m/541,07 ft AMSL
5. **Przewidywany czas pracy:**
   Ż1/Ż2: do 30 MAY 2025.
6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
   Ż1/Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

II.

1. **Podstawa prawna:**
   Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.12.2024.MK, PPL.TO.TOZP.07.51.2024.JG
   Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.16.2024.1, OSK.633.16.2024.2.LW
2. **Opis:**
   Dźwigi stacjonarne Ż1, Ż3 i Ż4 oraz dźwigi mobilne S2, S3 i S4 stanowią przeszkody lotnicze.
3. **Lokalizacja:**
   ul. Komitetu Obrony Robotników 32
   Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) AERODROME

This Supplement provides information on temporary aeronautical obstacles located in the vicinity of Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome for a planned period longer than 6 months, not affecting the minima and parameters of operationally applicable SID and IAPCH procedures for EPWA.

I.

1. **Legal basis:**
   PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.257.2023.MK
   PANSA arrangement: OSK.633.158.2023.382
2. **Description:**
   Construction cranes Ż1 and Ż2 are aeronautical obstacles.
3. **Location:**
   ul. Wałbrzyska 21
   OLS location: inner horizontal surface.
   Location relative to approach path:
   Ż1 located 2250 m before THR 29 measuring along RCL and 2227 m to the right of RWY 29 approach path,
   Ż2 located 2257 m before THR 29 measuring along RCL and 2170 m to the right of RWY 29 approach path.
   Coordinates:
   Ż1: 52 10 21.70 N 021 01 14.70 E
   Ż2: 52 10 19.90 N 021 01 13.80 E
4. **Elevations:**
   Maximum elevation:
   Ż1: 164.92 m/541.07 ft AMSL
5. **Expected time of operation:**
   Ż1/Ż2: till 30 MAY 2025.
6. **Obstacle marking/lighting:**
   Ż1/Ż2: day – YES, night – YES.

II.

1. **Legal basis:**
   PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.12.2024.MK, PPL.TO.TOZP.07.51.2024.JG
   PANSA arrangement: OSK.633.16.2024.1, OSK.633.16.2024.2.LW
2. **Description:**
   Construction cranes Ż1, Ż3 and Ż4 and mobile cranes S2, S3 and S4 are aeronautical obstacles.
3. **Location:**
   ul. Komitetu Obrony Robotników 32
   OLS location: inner horizontal surface.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 577 m za THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1461 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
S2 zlokalizowany 632 m za THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1495 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Ż3/S3 zlokalizowane 644 m za THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1524 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż4/S4 zlokalizowane 644 m za THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1560 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1:	52 10 48,80 N	020 58 43,40 E
S2:	52 10 47,50 N	020 58 45,50 E
Ż3/S3:	52 10 46,50 N	020 58 47,70 E
Ż4/S4:	52 10 45,80 N	020 58 50,40 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż4:	165,00 m/541,33 ft AMSL
S4:	175,00 m/574,14 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 MAY 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S2:	dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3/S3:	dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż4/S4:	dzienne – TAK, nocne – TAK.

III.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.45.2024, TBZPP.07.98.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.172.2024.1.LW, OSK.633.229.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż2 i Ż3 oraz dźwigi mobilne S1, S2, S3 i S4 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Cybernetyki
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż2 zlokalizowany 664 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1767 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż3 zlokalizowany 739 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1795 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S1 zlokalizowany 675 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1742 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S2 zlokalizowany 684 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1760 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S3 zlokalizowany 725 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1775 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S4 zlokalizowany 723 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1757 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż2:	52 10 29,50 N	020 59 48,70 E
Ż3:	52 10 29,30 N	020 59 52,90 E
S1:	52 10 28,60 N	020 59 48,70 E
S2:	52 10 29,00 N	020 59 49,50 E
S3:	52 10 28,90 N	020 59 51,80 E
S4:	52 10 28,40 N	020 59 51,30 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż3:	167,50 m/549,53 ft AMSL
S3:	177,50 m/582,34 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż2, S1, S2:	do 30 JUN 2025,
Ż3, S3, S4:	do 31 JUL 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż2:	dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3:	dzienne – TAK, nocne – TAK,
S1:	dzienne – TAK, nocne – TAK,

Location relative to approach path:
Ż1 located 577 m behind THR 15 measuring along RCL and 1461 m to the left of RWY 15 approach path,
S2 located 632 m behind THR 15 measuring along RCL and 1495 m to the left of RWY 15 approach path.

Ż3/S3 located 644 m behind THR 15 measuring along RCL and 1524 m to the left of RWY 15 approach path,
Ż4/S4 located 644 m behind THR 15 measuring along RCL and 1560 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1:	52 10 48.80 N	020 58 43.40 E
S2:	52 10 47.50 N	020 58 45.50 E
Ż3/S3:	52 10 46.50 N	020 58 47.70 E
Ż4/S4:	52 10 45.80 N	020 58 50.40 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż4:	165.00 m/541.33 ft AMSL
S4:	175.00 m/574.14 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 MAY 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S2:	day – YES, night – YES,
Ż3/S3:	day – YES, night – YES,
Ż4/S4:	day – YES, night – YES.

III.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.45.2024, TBZPP.07.98.2024
PANSA arrangement: OSK.633.172.2024.1.LW, OSK.633.229.2024.1.LW

Description:

Construction cranes Ż2 and Ż3 and mobile cranes S1, S2, S3 and S4 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Cybernetyki
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż2 located 664 m before THR 29 measuring along RCL and 1767 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż2 located 739 m before THR 29 measuring along RCL and 1795 m to the right of RWY 29 approach path,
S1 located 675 m before THR 29 measuring along RCL and 1742 m to the right of RWY 29 approach path,
S2 located 684 m before THR 29 measuring along RCL and 1760 m to the right of RWY 29 approach path,
S3 located 725 m before THR 29 measuring along RCL and 1775 m to the right of RWY 29 approach path,
S4 located 723 m before THR 29 measuring along RCL and 1757 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż2:	52 10 29.50 N	020 59 48.70 E
Ż2:	52 10 29.30 N	020 59 52.90 E
S1:	52 10 28.60 N	020 59 48.70 E
S2:	52 10 29.00 N	020 59 49.50 E
S3:	52 10 28.90 N	020 59 51.80 E
S4:	52 10 28.40 N	020 59 51.30 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż3:	167.50 m/549.53 ft AMSL
S3:	177.50 m/582.34 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż2, S1, S2:	till 30 JUN 2025,
Ż3, S3, S4:	till 31 JUL 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż2:	day – YES, night – YES,
Ż3:	day – YES, night – YES,
S1:	day – YES, night – YES,

S2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
S3: dzienne – TAK, nocne – TAK,
S4: dzienne – TAK, nocne – TAK.

IV.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.75.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.179.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

al. Krakowska 201
Lokalizacja OLS: powierzchnia przejściowa.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 870 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 351 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 11 13,00 N 020 57 15,90 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 145,50 m/477,36 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 AUG 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

V.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.79.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.191.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1, Ż2 i Ż3 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Łopuszańska 36
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1967 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 39 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż2 zlokalizowany 1874 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 54 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż3 zlokalizowany 1958 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 15 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 11 39,50 N 020 56 34,00 E
Ż2: 52 11 37,10 N 020 56 37,00 E
Ż3: 52 11 38,90 N 020 56 33,10 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 152,10 m/499,01 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1: do 15 FEB 2025,
Ż2: do 09 OCT 2025,
Ż3: do 11 NOV 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VI.

1. Podstawa prawna:

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

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.

S2: day – YES, night – YES,
S3: day – YES, night – YES,
S4: day – YES, night – YES.

IV.

1. Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.75.2024
PANSA arrangement: OSK.633.179.2024.1.LW

2. Description:

Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.

3. Location:

al. Krakowska 201
OLS location: transition layer.

Location relative to approach path:
Ż1 located 870 m before THR 15 measuring along RCL and 351 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 13.00 N 020 57 15.90 E

4. Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 145.50 m/477.36 ft AMSL

5. Expected time of operation:

till 31 AUG 2025.

6. Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES.

V.

1. Legal basis:

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

2. Description:

Construction cranes Ż1, Ż2 and Ż3 are aeronautical obstacles.

3. Location:

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

Location relative to approach path:
Ż1 located 1967 m before THR 15 measuring along RCL and 39 m to the left of RWY 15 approach path,
Ż2 located 1874 m before THR 15 measuring along RCL and 54 m to the left of RWY 15 approach path,
Ż3 located 1958 m before THR 15 measuring along RCL and 15 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 39.50 N 020 56 34.00 E
Ż2: 52 11 37.10 N 020 56 37.00 E
Ż3: 52 11 38.90 N 020 56 33.10 E

4. Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 152.10 m/499.01 ft AMSL

5. Expected time of operation:

Ż1: till 15 FEB 2025,
Ż2: till 09 OCT 2025,
Ż3: till 11 NOV 2025.

6. Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES,
Ż2: day – YES, night – YES,
Ż3: day – YES, night – YES.

VI.

1. Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.94.2024
PANSA arrangement: OSK.633.218.2024.1.LW

2. Description:

Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.

3. Lokalizacja:

ul. Wschodu Słońca
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 2654 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 148 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 12 00,78 N 020 56 21,92 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 154,40 m/506,56 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 17 OCT 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.88.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.212.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż3 oraz dźwigi mobilne S1 i S2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Postępu 4A
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowane 568 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1496 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S2 zlokalizowany 615 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1478 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż3 zlokalizowany 589 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1451 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż1/S1: 52 10 22,80 N 020 59 38,20 E
S2: 52 10 21,60 N 020 59 40,00 E
Ż3: 52 10 21,20 N 020 59 38,20 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż3: 164,50 m/539,69 ft AMSL
S1: 166,00 m/544,61 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1/S1: do 30 SEP 2025,
S2: do 30 SEP 2025,
Ż3: do 31 OCT 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
S2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VIII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.87.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.206.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig mobilny S1 (4 punkty współrzędnych) stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

ul. Kinetyczna
Lokalizacja OLS: powierzchnia przejściowa/podejścia RWY 33.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
S1 (1) zlokalizowany 1268 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 323 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33,
S1 (2) zlokalizowany 1424 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 268 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33,

Location:

ul. Wschodu Słońca
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 2654 m before THR 15 measuring along RCL and 148 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 12 00.78 N 020 56 21.92 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 154.40 m/506.56 ft AMSL

Expected time of operation:

till 17 OCT 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES.

VII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.88.2024
PANSA arrangement: OSK.633.212.2024.1.LW

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż3 and mobile cranes S1 and S2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Postępu 4A
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 568 m before THR 29 measuring along RCL and 1496 m to the right of RWY 29 approach path,
S2 located 615 m before THR 29 measuring along RCL and 1478 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż3 located 589 m before THR 29 measuring along RCL and 1451 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 52 10 22.80 N 020 59 38.20 E
S2: 52 10 21.60 N 020 59 40.00 E
Ż3: 52 10 21.20 N 020 59 38.20 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż3: 164.50 m/539.69 ft AMSL
S1: 166.00 m/544.61 ft AMSL

Expected time of operation:

Ż1/S1: till 30 SEP 2025,
S2: till 30 SEP 2025,
Ż3: till 31 OCT 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES,
S2: day – YES, night – YES,
Ż3: day – YES, night – YES.

VIII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.87.2024
PANSA arrangement: OSK.633.206.2024.1.LW

Description:

Mobile crane S1 (4 coordinate points) is an aeronautical obstacle.

Location:

ul. Kinetyczna
OLS location: transition layer/RWY 33 approach surface.

Location relative to approach path:
S1 (1) located 1268 m before THR 33 measuring along RCL and 323 m to the left of RWY 33 approach path,
S1 (2) located 1424 m before THR 33 measuring along RCL and 268 m to the left of RWY 33 approach path,

S1 (3) zlokalizowany 1454 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 355 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33,
S1 (4) zlokalizowany 1298 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 410 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33.

Współrzędne:

S1 (1): 52 08 35,40 N 020 58 53,40 E
S1 (2): 52 08 31,80 N 020 58 59,80 E
S1 (3): 52 08 29,60 N 020 58 56,50 E
S1 (4): 52 08 33,20 N 020 58 50,10 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
S1: 140,00 m/459,31 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 01 AUG 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

IX.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.97.2024
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.228.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż1 oraz dźwig mobilny S1 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Jutrzenki, dz. 15/13, ob. 2-07-21
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowane 2780 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 201 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1/S1: 52 12 05,20 N 020 56 21,20 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 157,40 m/516,40 ft AMSL
S1: 163,40 m/536,08 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 01 NOV 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

X.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.105.2024
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.19.2024.1.LW

2. Opis:

Dźwig mobilny S1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

ul. Solińska 19B, C, D
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
S1 zlokalizowany 654 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1814 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

S1: 52 11 29,30 N 020 58 29,10 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
S1: 179,13 m/587,69 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 09 OCT 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

S1 (3) located 1454 m before THR 33 measuring along RCL and 355 m to the left of RWY 33 approach path,
S1 (4) located 1298 m before THR 33 measuring along RCL and 410 m to the left of RWY 33 approach path.

Coordinates:

S1 (1): 52 08 35.40 N 020 58 53.40 E
S1 (2): 52 08 31.80 N 020 58 59.80 E
S1 (3): 52 08 29.60 N 020 58 56.50 E
S1 (4): 52 08 33.20 N 020 58 50.10 E

Elevations:

Maximum elevation:
S1: 140.00 m/459.31 ft AMSL

Expected time of operation:

till 01 AUG 2025.

Obstacle marking/lighting:

S1: day – YES, night – YES.

IX.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.97.2024
PANSA arrangement: OSK.633.228.2024.1.LW

Description:

Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Jutrzenki, plot No 15/13, 2-07-21
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 2780 m before THR 15 measuring along RCL and 201 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 52 12 05.20 N 020 56 21.20 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 157.40 m/516.40 ft AMSL
S1: 163.40 m/536.08 ft AMSL

Expected time of operation:

till 01 NOV 2025.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES.

X.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.105.2024
PANSA arrangement: OHP.633.19.2024.1.LW

Description:

Mobile crane S1 is an aeronautical obstacle.

Location:

ul. Solińska 19B, C, D
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
S1 located 654 m before THR 15 measuring along RCL and 1814 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

S1: 52 11 29.30 N 020 58 29.10 E

Elevations:

Maximum elevation:
S1: 179.13 m/587.69 ft AMSL

Expected time of operation:

till 09 OCT 2025.

Obstacle marking/lighting:

S1: day – YES, night – YES.

XI.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.6.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.6.2025.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż2 i Ż3 oraz dźwigi mobilne S1, S2 i S3 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Arakowa, Zamienie
Lokalizacja OLS: powierzchnia stożkowa.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
S1 zlokalizowany 3621 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 2947 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33.
Ż2/S2 zlokalizowane 3616 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 3007 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33.
Ż3/S3 zlokalizowany 3557 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 2949 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33.

Współrzędne:

S1:	52 06 48,10 N	020 57 50,40 E
Ż2/S2:	52 06 47,30 N	020 57 47,50 E
Ż3/S3:	52 06 49,90 N	020 57 48,70 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż2:	165 m/541,33 ft AMSL
S2:	173 m/567,58 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

S1:	do 23 JAN 2026,
Ż2/S2:	do 23 JAN 2026,
Ż3/S3:	do 24 JAN 2026.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S1:	dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2/S2:	dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż3/S3:	dzienne – TAK, nocne – TAK.

XII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.10.2025
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.7.2025.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

Al. Jerozolimskie 200
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 2544 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1080 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1:	52 11 38,8 N	020 55 27,7 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż1:	152,42 m/500,06 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 10 FEB 2026.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1:	dzienne – TAK, nocne – TAK.

Patrz: załącznik graficzny.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 31/25.

- KONIEC -

XI.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.6.2025
PANSA arrangement: OHP.633.6.2025.1.LW

Description:

Construction crane Ż2 and Ż3 and mobile crane S1, S2 and S3 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Arakowa, Zamienie
OLS location: conical surface.

Location relative to approach path:
S1 located 3621 m before THR 33 measuring along RCL and 2947 m to the left of RWY 33 approach path.
Ż2/S2 located 3616 m before THR 33 measuring along RCL and 3007 m to the left of RWY 33 approach path.
Ż3/S3 located 3557 m before THR 33 measuring along RCL and 2949 m to the left of RWY 33 approach path.

Coordinates:

S1:	52 06 48.10 N	020 57 50.40 E
Ż2/S2:	52 06 47.30 N	020 57 47.50 E
Ż3/S3:	52 06 49.90 N	020 57 48.70 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż2:	165 m/541.33 ft AMSL
S2:	173 m/567.58 ft AMSL

Expected time of operation:

S1:	till 23 JAN 2026,
Ż2/S2:	till 23 JAN 2026,
Ż3/S3:	till 24 JAN 2026.

Obstacle marking/lighting:

S1:	day – YES, night – YES,
Ż2/S2:	day – YES, night – YES,
Ż3/S3:	day – YES, night – YES.

XII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.07.10.2025
PANSA arrangement: OHP.633.7.2025.1.LW

Description:

Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.

Location:

Al. Jerozolimskie 200
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 2544 m before THR 15 measuring along RCL and 1080 m to the right of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1:	52 11 38.8 N	020 55 27.7 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż1:	152.42 m/500.06 ft AMSL

Expected time of operation:

till 10 FEB 2026.

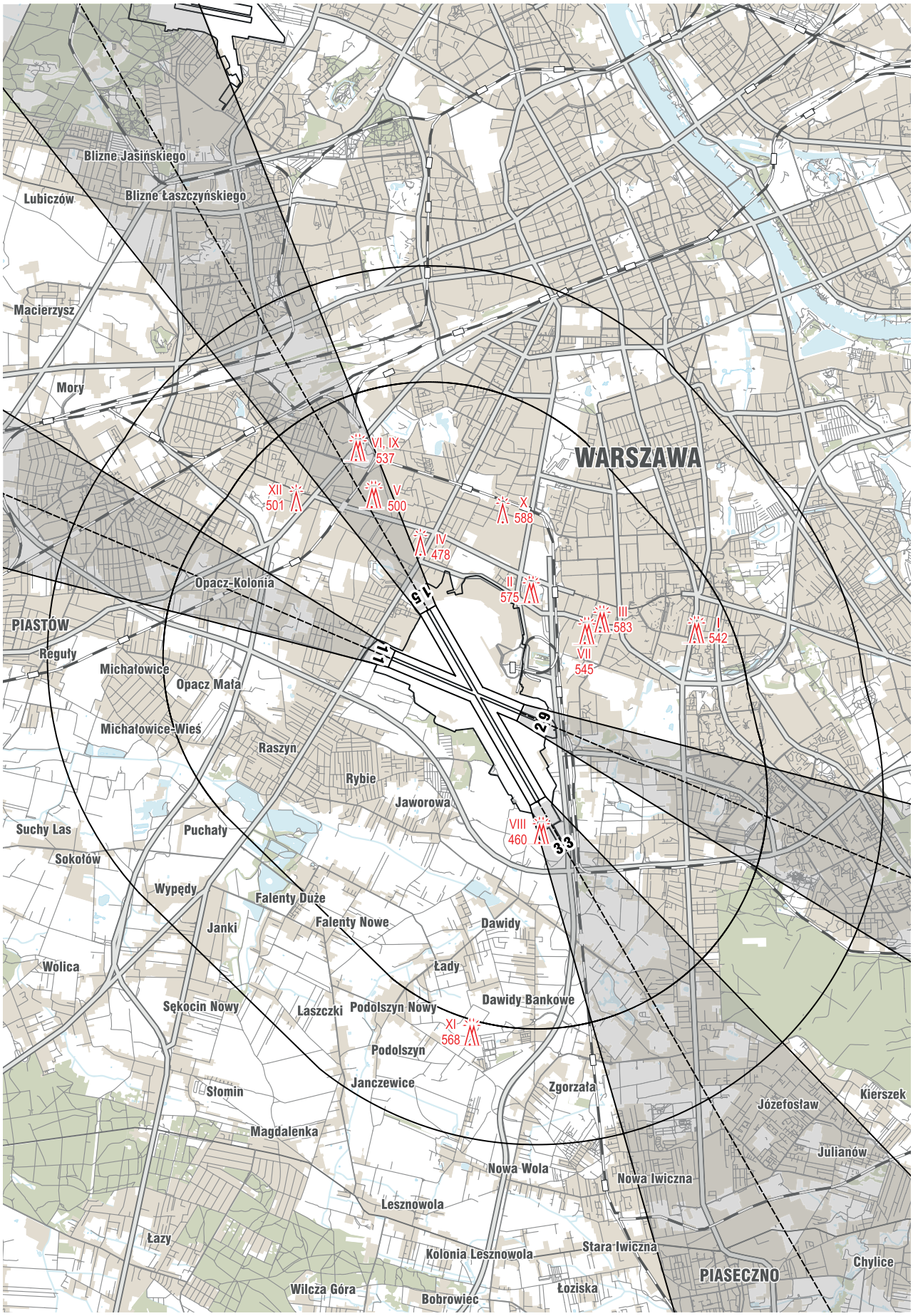
Obstacle marking/lighting:

Ż1:	day – YES, night – YES.

See: graphical Appendix.

This Supplement replaces SUP 31/25.

- END -



I - OBSTACLE NUMBER
542 - ELEV IN FEET

NOT TO SCALE

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 58/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**05 JUN 2025**	**20 JUN 2025**

MIĘDZYNARODOWE ĆWICZENIE BALTOPS 25

1. TERMIN

05 – 20 JUN 2025

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

Planowany czas aktywności: patrz punkt 10.2.

3. REJONY DZIAŁAŃ NIEBEZPIECZNYCH NAD WODAMI OTWARTYMI

Ćwiczenia wojskowe zlokalizowane w przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi w strefach EPD200 - 205, w których będzie prowadzona wojskowa działalność niebezpieczna dla lotnictwa cywilnego. Cywilne służby ATS niedostępne.

EPD200

Granice poziome:

1.	55 51 00 N	017 33 00 E
2.	55 17 24 N	018 23 53 E
3.	55 08 01 N	016 14 10 E
1.	55 51 00 N	017 33 00 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	SFC
Górna granica:	FL 195

EPD201

Granice poziome:

1.	55 08 01 N	016 14 10 E
2.	55 00 00 N	016 00 00 E
3.	54 59 53 N	016 00 33 E
4.	55 06 14 N	016 41 53 E
5.	55 10 30 N	017 11 40 E
6.	54 57 12 N	017 22 24 E
7.	55 02 00 N	017 58 04 E
8.	55 15 01 N	017 47 42 E
1.	55 08 01 N	016 14 10 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	SFC
Górna granica:	FL 195

EPD202

Granice poziome:

1.	54 35 07 N	015 24 07 E
2.	54 35 01 N	015 15 03 E
3.	54 55 00 N	015 08 07 E
4.	54 55 00 N	015 52 00 E
5.	55 00 00 N	016 00 00 E
6.	54 57 06 N	016 01 57 E
7.	54 46 30 N	016 09 00 E

BALTOPS 25 INTERNATIONAL EXERCISE

DATE

05 – 20 JUN 2025

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

Planned time of activity: see point 10.2.

AREAS OF DANGEROUS ACTIVITIES OVER THE HIGH SEAS

Military exercises will be carried out within the high seas airspace in areas EPD200 - 205, involving military activities dangerous to civil aviation. Civil ATS not available.

EPD200

Lateral limits:

1.	55 51 00 N	017 33 00 E
2.	55 17 24 N	018 23 53 E
3.	55 08 01 N	016 14 10 E
1.	55 51 00 N	017 33 00 E

Vertical limits:

Lower limit:	SFC
Upper limit:	FL 195

EPD201

Lateral limits:

1.	55 08 01 N	016 14 10 E
2.	55 00 00 N	016 00 00 E
3.	54 59 53 N	016 00 33 E
4.	55 06 14 N	016 41 53 E
5.	55 10 30 N	017 11 40 E
6.	54 57 12 N	017 22 24 E
7.	55 02 00 N	017 58 04 E
8.	55 15 01 N	017 47 42 E
1.	55 08 01 N	016 14 10 E

Vertical limits:

Lower limit:	SFC
Upper limit:	FL 195

EPD202

Lateral limits:

1.	54 35 07 N	015 24 07 E
2.	54 35 01 N	015 15 03 E
3.	54 55 00 N	015 08 07 E
4.	54 55 00 N	015 52 00 E
5.	55 00 00 N	016 00 00 E
6.	54 57 06 N	016 01 57 E
7.	54 46 30 N	016 09 00 E

8. 54 41 00 N 016 17 06 E
9. 54 26 31 N 015 46 51 E
1. 54 35 07 N 015 24 07 E

Granice pionowe:

Dolna granica: SFC

Górna granica: FL 245

EPD203

Granice poziome:

1. 54 46 00 N 014 35 30 E
2. 54 45 34 N 014 20 13 E
3. 54 55 00 N 014 21 27 E
4. 54 52 51 N 014 24 50 E
5. 54 50 40 N 014 28 14 E
6. 54 49 11 N 014 33 51 E
7. 54 47 45 N 014 40 58 E
8. 54 47 57 N 014 46 10 E
9. 54 48 35 N 014 53 08 E
10. 54 49 23 N 014 56 39 E
11. 54 50 50 N 015 01 18 E
12. 54 52 40 N 015 05 13 E
13. 54 55 00 N 015 08 07 E
14. 54 35 01 N 015 15 03 E
15. 54 20 50 N 015 19 06 E
16. 54 14 21 N 014 47 58 E
1. 54 46 00 N 014 35 30 E

Granice pionowe:

Dolna granica: SFC

Górna granica: FL 245

Uwaga: W godzinach 0830 - 1230 strefa może być rezerwowana i aktywowana do wysokości FL 195.

EPD204

Granice poziome:

1. 55 45 36 N 017 22 52 E
2. 55 51 00 N 017 33 00 E
3. 55 17 24 N 018 23 53 E
4. 55 15 01 N 017 47 42 E
1. 55 45 36 N 017 22 52 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 195

Górna granica: FL 275

EPD205

Granice poziome:

1. 54 56 30 N 017 22 59 E
2. 54 39 38 N 017 36 11 E
3. 54 29 02 N 017 28 16 E
4. 54 25 45 N 017 22 43 E
5. 54 18 12 N 016 52 39 E
6. 54 47 20 N 015 44 29 E
7. 54 59 20 N 016 00 27 E
1. 54 56 30 N 017 22 59 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 195

Górna granica: FL 315

Uwaga: Strefa może być rezerwowana i aktywowana do FL 315. Czas aktywności nie przekroczy dwóch godzin dziennie. W pozostałym czasie do wysokości FL 295.

4. STREFY CZASOWO WYDZIELONE

Strefy czasowo wydzielone na potrzeby zabezpieczenia lotów wojskowych statków powietrznych. W czasie aktywności stref – przestrzeń niesklasyfikowana. Loty w strefach mogą wykonywać tylko statki powietrzne biorące udział w ćwiczeniu. Strefy niedostępne dla cywilnych użytkowników przestrzeni powietrznej.

8. 54 41 00 N 016 17 06 E
9. 54 26 31 N 015 46 51 E
1. 54 35 07 N 015 24 07 E

Vertical limits:

Lower limit: SFC

Upper limit: FL 245

EPD203

Lateral limits:

1. 54 46 00 N 014 35 30 E
2. 54 45 34 N 014 20 13 E
3. 54 55 00 N 014 21 27 E
4. 54 52 51 N 014 24 50 E
5. 54 50 40 N 014 28 14 E
6. 54 49 11 N 014 33 51 E
7. 54 47 45 N 014 40 58 E
8. 54 47 57 N 014 46 10 E
9. 54 48 35 N 014 53 08 E
10. 54 49 23 N 014 56 39 E
11. 54 50 50 N 015 01 18 E
12. 54 52 40 N 015 05 13 E
13. 54 55 00 N 015 08 07 E
14. 54 35 01 N 015 15 03 E
15. 54 20 50 N 015 19 06 E
16. 54 14 21 N 014 47 58 E
1. 54 46 00 N 014 35 30 E

Vertical limits:

Lower limit: SFC

Upper limit: FL 245

Remark: Between 0830 - 1230 the area may be reserved and activated up to FL 195.

EPD204

Lateral limits:

1. 55 45 36 N 017 22 52 E
2. 55 51 00 N 017 33 00 E
3. 55 17 24 N 018 23 53 E
4. 55 15 01 N 017 47 42 E
1. 55 45 36 N 017 22 52 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 195

Upper limit: FL 275

EPD205

Lateral limits:

1. 54 56 30 N 017 22 59 E
2. 54 39 38 N 017 36 11 E
3. 54 29 02 N 017 28 16 E
4. 54 25 45 N 017 22 43 E
5. 54 18 12 N 016 52 39 E
6. 54 47 20 N 015 44 29 E
7. 54 59 20 N 016 00 27 E
1. 54 56 30 N 017 22 59 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 195

Upper limit: FL 315

Remark: The area may be reserved and activated up to FL 315. The activity time will not exceed two hours daily. In the remaining time up to FL 295.

TEMPORARY SEGREGATED AREAS

Temporary segregated areas for purposes of securing military aircraft flights. During the activity of the areas – unclassified airspace. Flights within the areas may be conducted only by aircraft participating in the exercise. The areas are unavailable to civil airspace users.

EPTS410

Granice poziome:

1.	54 03 19 N	014 52 14 E
2.	54 14 21 N	014 47 58 E
3.	54 20 50 N	015 19 06 E
4.	54 11 15 N	015 13 41 E
5.	54 05 30 N	015 15 43 E
1.	54 03 19 N	014 52 14 E

Granice pionowe:

Granica dolna: SFC

Granica górna: FL 195

Uwaga: W godzinach 0830 - 1230 strefa może być rezerwowana i aktywowana do wysokości FL 155.

EPTS411

Granice poziome:

1.	54 26 31 N	015 46 51 E
2.	54 41 00 N	016 17 06 E
3.	54 40 39 N	016 17 50 E
4.	54 33 19 N	016 32 40 E
5.	54 29 35 N	017 00 02 E
6.	54 17 48 N	016 09 07 E
7.	54 20 15 N	016 02 52 E
1.	54 26 31 N	015 46 51 E

Granice pionowe:

Granica dolna: SFC

Granica górna: FL 195

Uwaga: z wyłączeniem MCTR EPDA.

EPTS412

Granice poziome:

1.	54 17 48 N	016 09 07 E
2.	54 29 35 N	017 00 02 E
3.	54 25 55 N	017 26 03 E
4.	54 15 04 N	016 08 55 E
1.	54 17 48 N	016 09 07 E

Granice pionowe:

Granica dolna: 3500 ft AMSL

Granica górna: FL 195

EPTS413

Granice poziome:

1.	54 57 12 N	017 22 24 E
2.	55 02 00 N	017 58 04 E
3.	54 48 31 N	018 08 30 E
4.	54 47 43 N	017 49 36 E
5.	54 39 38 N	017 36 11 E
1.	54 57 12 N	017 22 24 E

Granice pionowe:

Granica dolna: SFC

Granica górna: FL 145

EPTS414

Granice poziome:

1.	55 01 56 N	017 58 00 E
2.	55 00 02 N	018 31 20 E
3.	54 56 12 N	018 40 10 E
4.	54 41 01 N	018 36 15 E
5.	54 47 48 N	018 24 38 E
6.	54 46 45 N	018 09 52 E
1.	55 01 56 N	017 58 00 E

Granice pionowe:

Granica dolna: FL 155

Granica górna: FL 195

EPTS410

Lateral limits:

1.	54 03 19 N	014 52 14 E
2.	54 14 21 N	014 47 58 E
3.	54 20 50 N	015 19 06 E
4.	54 11 15 N	015 13 41 E
5.	54 05 30 N	015 15 43 E
1.	54 03 19 N	014 52 14 E

Vertical limits:

Lower limit: SFC

Upper limit: FL 195

Remark: Between 0830 - 1230 the area may be reserved and activated up to FL 155.

EPTS411

Lateral limits:

1.	54 26 31 N	015 46 51 E
2.	54 41 00 N	016 17 06 E
3.	54 40 39 N	016 17 50 E
4.	54 33 19 N	016 32 40 E
5.	54 29 35 N	017 00 02 E
6.	54 17 48 N	016 09 07 E
7.	54 20 15 N	016 02 52 E
1.	54 26 31 N	015 46 51 E

Vertical limits:

Lower limit: SFC

Upper limit: FL 195

Remark: excluding EPDA MCTR.

EPTS412

Lateral limits:

1.	54 17 48 N	016 09 07 E
2.	54 29 35 N	017 00 02 E
3.	54 25 55 N	017 26 03 E
4.	54 15 04 N	016 08 55 E
1.	54 17 48 N	016 09 07 E

Vertical limits:

Lower limit: 3500 ft AMSL

Upper limit: FL 195

EPTS413

Lateral limits:

1.	54 57 12 N	017 22 24 E
2.	55 02 00 N	017 58 04 E
3.	54 48 31 N	018 08 30 E
4.	54 47 43 N	017 49 36 E
5.	54 39 38 N	017 36 11 E
1.	54 57 12 N	017 22 24 E

Vertical limits:

Lower limit: SFC

Upper limit: FL 145

EPTS414

Lateral limits:

1.	55 01 56 N	017 58 00 E
2.	55 00 02 N	018 31 20 E
3.	54 56 12 N	018 40 10 E
4.	54 41 01 N	018 36 15 E
5.	54 47 48 N	018 24 38 E
6.	54 46 45 N	018 09 52 E
1.	55 01 56 N	017 58 00 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 155

Upper limit: FL 195

W ramach ćwiczenia rezerwowane i aktywowane będą strefy **EPD11, EPD12, EPD13, EPD14, EPD15, EPD53, EPTR69, EPTS12B, C, EPTS13A, EPTS14A, B, C, EPTS16B, D** oraz wojskowa strefa tankowania w powietrzu **EPTS29** opublikowane w AIP Polska.

The following areas will be reserved and activated for the purposes of the exercise: **EPD11, EPD12, EPD13, EPD14, EPD15, EPD53, EPTR69, EPTS12B, C, EPTS13A, EPTS14A, B, C, EPTS16B, D** and military air refuelling area **EPTS29** published in AIP Poland.

5. PRZESTRZENIE BUFOROWE NA POTRZEBY WALIDOWANIA PLANÓW LOTU (FBZ)

FLIGHT PLAN BUFFER ZONES (FBZ)

EPD200Z

Granice poziome:

1.	55 50 59 N	017 32 53 E
2.	55 06 02 N	016 11 15 E
3.	55 05 26 N	016 13 38 E
4.	55 05 26 N	016 14 25 E
5.	55 14 54 N	018 25 09 E
6.	55 15 29 N	018 26 57 E
1.	55 50 59 N	017 32 53 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 195

EPD200Z

Lateral limits:

1.	55 50 59 N	017 32 53 E
2.	55 06 02 N	016 11 15 E
3.	55 05 26 N	016 13 38 E
4.	55 05 26 N	016 14 25 E
5.	55 14 54 N	018 25 09 E
6.	55 15 29 N	018 26 57 E
1.	55 50 59 N	017 32 53 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 195

EPD201Z

Granice poziome:

1.	55 11 08 N	016 20 16 E
2.	55 17 30 N	017 45 43 E
3.	55 17 25 N	017 49 25 E
4.	55 16 29 N	017 51 28 E
5.	55 15 20 N	017 52 26 E
6.	55 02 52 N	018 02 20 E
7.	55 01 30 N	018 02 30 E
8.	55 00 39 N	018 01 55 E
9.	54 59 50 N	018 00 32 E
10.	54 59 32 N	017 59 28 E
11.	54 54 37 N	017 22 41 E
12.	54 54 58 N	017 20 06 E
13.	54 55 44 N	017 18 41 E
14.	55 07 28 N	017 09 08 E
15.	54 57 34 N	016 01 38 E
16.	54 57 30 N	015 58 49 E
17.	54 58 06 N	015 56 57 E
18.	55 08 04 N	016 14 51 E
1.	55 11 08 N	016 20 16 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 195

EPD201Z

Lateral limits:

1.	55 11 08 N	016 20 16 E
2.	55 17 30 N	017 45 43 E
3.	55 17 25 N	017 49 25 E
4.	55 16 29 N	017 51 28 E
5.	55 15 20 N	017 52 26 E
6.	55 02 52 N	018 02 20 E
7.	55 01 30 N	018 02 30 E
8.	55 00 39 N	018 01 55 E
9.	54 59 50 N	018 00 32 E
10.	54 59 32 N	017 59 28 E
11.	54 54 37 N	017 22 41 E
12.	54 54 58 N	017 20 06 E
13.	54 55 44 N	017 18 41 E
14.	55 07 28 N	017 09 08 E
15.	54 57 34 N	016 01 38 E
16.	54 57 30 N	015 58 49 E
17.	54 58 06 N	015 56 57 E
18.	55 08 04 N	016 14 51 E
1.	55 11 08 N	016 20 16 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 195

EPD202Z

Granice poziome:

1.	54 55 00 N	015 08 07 E
2.	54 55 00 N	015 52 00 E
3.	55 01 53 N	016 03 07 E
4.	55 01 09 N	016 04 03 E
5.	54 47 51 N	016 12 55 E
6.	54 42 30 N	016 20 45 E
7.	54 40 46 N	016 21 34 E
8.	54 39 29 N	016 20 45 E
9.	54 38 59 N	016 19 56 E
10.	54 24 31 N	015 49 41 E
11.	54 23 58 N	015 47 40 E
12.	54 24 00 N	015 45 48 E
13.	54 24 21 N	015 44 25 E
14.	54 32 30 N	015 22 50 E
15.	54 32 27 N	015 14 22 E
16.	54 33 00 N	015 12 15 E
17.	54 34 04 N	015 10 53 E
18.	54 52 19 N	015 04 28 E
19.	54 52 40 N	015 05 13 E
1.	54 55 00 N	015 08 07 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

EPD202Z

Lateral limits:

1.	54 55 00 N	015 08 07 E
2.	54 55 00 N	015 52 00 E
3.	55 01 53 N	016 03 07 E
4.	55 01 09 N	016 04 03 E
5.	54 47 51 N	016 12 55 E
6.	54 42 30 N	016 20 45 E
7.	54 40 46 N	016 21 34 E
8.	54 39 29 N	016 20 45 E
9.	54 38 59 N	016 19 56 E
10.	54 24 31 N	015 49 41 E
11.	54 23 58 N	015 47 40 E
12.	54 24 00 N	015 45 48 E
13.	54 24 21 N	015 44 25 E
14.	54 32 30 N	015 22 50 E
15.	54 32 27 N	015 14 22 E
16.	54 33 00 N	015 12 15 E
17.	54 34 04 N	015 10 53 E
18.	54 52 19 N	015 04 28 E
19.	54 52 40 N	015 05 13 E
1.	54 55 00 N	015 08 07 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Górna granica:	FL 245

EPD203Z

Granice poziome:

1. 54 55 00 N	014 21 27 E
2. 54 50 40 N	014 28 14 E
3. 54 47 45 N	014 40 58 E
4. 54 48 35 N	014 53 08 E
5. 54 50 50 N	015 01 18 E
6. 54 52 40 N	015 05 13 E
7. 54 55 00 N	015 08 07 E
8. 54 55 01 N	015 12 43 E
9. 54 35 27 N	015 19 28 E
10. 54 21 15 N	015 23 29 E
11. 54 19 31 N	015 22 55 E
12. 54 18 34 N	015 21 17 E
13. 54 11 54 N	014 49 28 E
14. 54 11 48 N	014 47 08 E
15. 54 12 24 N	014 45 02 E
16. 54 13 33 N	014 43 45 E
17. 54 43 18 N	014 31 58 E
18. 54 42 58 N	014 21 15 E
19. 54 42 59 N	014 19 52 E
20. 54 43 31 N	014 17 27 E
21. 54 44 25 N	014 16 12 E
22. 54 45 46 N	014 15 44 E
23. 54 55 12 N	014 16 57 E
1. 54 55 00 N	014 21 27 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 245

EPD204Z

Granice poziome:

1. 55 51 00 N	017 33 00 E
2. 55 17 24 N	018 23 53 E
3. 55 15 29 N	018 26 57 E
4. 55 15 11 N	018 26 14 E
5. 55 14 54 N	018 25 09 E
6. 55 12 25 N	017 47 52 E
7. 55 12 37 N	017 46 00 E
8. 55 13 04 N	017 44 42 E
9. 55 13 33 N	017 43 57 E
10. 55 43 43 N	017 19 21 E
1. 55 51 00 N	017 33 00 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 195
Górna granica:	FL 275

EPD205Z

Granice poziome:

Upper limit:	FL 245

EPD203Z

Lateral limits:

1. 54 55 00 N	014 21 27 E
2. 54 50 40 N	014 28 14 E
3. 54 47 45 N	014 40 58 E
4. 54 48 35 N	014 53 08 E
5. 54 50 50 N	015 01 18 E
6. 54 52 40 N	015 05 13 E
7. 54 55 00 N	015 08 07 E
8. 54 55 01 N	015 12 43 E
9. 54 35 27 N	015 19 28 E
10. 54 21 15 N	015 23 29 E
11. 54 19 31 N	015 22 55 E
12. 54 18 34 N	015 21 17 E
13. 54 11 54 N	014 49 28 E
14. 54 11 48 N	014 47 08 E
15. 54 12 24 N	014 45 02 E
16. 54 13 33 N	014 43 45 E
17. 54 43 18 N	014 31 58 E
18. 54 42 58 N	014 21 15 E
19. 54 42 59 N	014 19 52 E
20. 54 43 31 N	014 17 27 E
21. 54 44 25 N	014 16 12 E
22. 54 45 46 N	014 15 44 E
23. 54 55 12 N	014 16 57 E
1. 54 55 00 N	014 21 27 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 245

EPD204Z

Lateral limits:

1. 55 51 00 N	017 33 00 E
2. 55 17 24 N	018 23 53 E
3. 55 15 29 N	018 26 57 E
4. 55 15 11 N	018 26 14 E
5. 55 14 54 N	018 25 09 E
6. 55 12 25 N	017 47 52 E
7. 55 12 37 N	017 46 00 E
8. 55 13 04 N	017 44 42 E
9. 55 13 33 N	017 43 57 E
10. 55 43 43 N	017 19 21 E
1. 55 51 00 N	017 33 00 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 195
Upper limit:	FL 275

EPD205Z

Lateral limits:

1. 54 54 59 N	015 49 12 E
2. 54 54 59 N	015 51 53 E
3. 55 01 44 N	016 03 41 E
4. 54 58 59 N	017 23 17 E
5. 54 58 03 N	017 26 22 E
6. 54 40 16 N	017 40 21 E
7. 54 38 50 N	017 40 16 E
8. 54 27 42 N	017 31 55 E
9. 54 27 33 N	017 31 44 E
10. 54 24 05 N	017 25 53 E
11. 54 23 38 N	017 24 59 E
12. 54 15 47 N	016 53 38 E
13. 54 15 59 N	016 50 43 E
14. 54 45 36 N	015 41 23 E
15. 54 47 25 N	015 40 10 E
16. 54 48 51 N	015 41 03 E
1. 54 54 59 N	015 49 12 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 195
Górna granica:	FL 315

EPTS410Z

Granice poziome:

1. 54 13 46 N	014 43 39 E
2. 54 15 05 N	014 43 43 E
3. 54 16 03 N	014 44 37 E
4. 54 16 42 N	014 46 07 E
5. 54 23 24 N	015 18 23 E
6. 54 23 15 N	015 20 44 E
7. 54 22 36 N	015 22 21 E
8. 54 21 37 N	015 23 20 E
9. 54 20 28 N	015 23 30 E
10. 54 20 01 N	015 23 19 E
11. 54 11 06 N	015 18 15 E
12. 54 05 35 N	015 20 08 E
13. 54 04 30 N	015 19 48 E
14. 54 03 46 N	015 19 00 E
15. 54 03 20 N	015 18 08 E
16. 54 03 02 N	015 17 07 E
17. 54 00 45 N	014 52 56 E
18. 54 00 54 N	014 50 38 E
19. 54 01 23 N	014 49 18 E
20. 54 02 18 N	014 48 10 E
1. 54 13 46 N	014 43 39 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 195

EPTS411Z

Granice poziome:

1. 54 28 31 N	015 44 00 E
2. 54 43 09 N	016 14 34 E
3. 54 43 36 N	016 17 06 E
4. 54 43 00 N	016 19 57 E
5. 54 35 42 N	016 34 44 E
6. 54 32 10 N	017 00 18 E
7. 54 31 18 N	017 03 22 E
8. 54 29 52 N	017 04 28 E
9. 54 28 45 N	017 04 15 E
10. 54 27 38 N	017 02 59 E
11. 54 27 22 N	017 02 21 E
12. 54 15 24 N	016 10 47 E
13. 54 15 14 N	016 08 28 E
14. 54 15 25 N	016 07 20 E
15. 54 24 29 N	015 44 04 E
16. 54 25 49 N	015 42 34 E
17. 54 27 11 N	015 42 33 E
18. 54 27 49 N	015 42 59 E
1. 54 28 31 N	015 44 00 E

Granice pionowe:

1. 54 54 59 N	015 49 12 E
2. 54 54 59 N	015 51 53 E
3. 55 01 44 N	016 03 41 E
4. 54 58 59 N	017 23 17 E
5. 54 58 03 N	017 26 22 E
6. 54 40 16 N	017 40 21 E
7. 54 38 50 N	017 40 16 E
8. 54 27 42 N	017 31 55 E
9. 54 27 33 N	017 31 44 E
10. 54 24 05 N	017 25 53 E
11. 54 23 38 N	017 24 59 E
12. 54 15 47 N	016 53 38 E
13. 54 15 59 N	016 50 43 E
14. 54 45 36 N	015 41 23 E
15. 54 47 25 N	015 40 10 E
16. 54 48 51 N	015 41 03 E
1. 54 54 59 N	015 49 12 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 195
Upper limit:	FL 315

EPTS410Z

Lateral limits:

1. 54 13 46 N	014 43 39 E
2. 54 15 05 N	014 43 43 E
3. 54 16 03 N	014 44 37 E
4. 54 16 42 N	014 46 07 E
5. 54 23 24 N	015 18 23 E
6. 54 23 15 N	015 20 44 E
7. 54 22 36 N	015 22 21 E
8. 54 21 37 N	015 23 20 E
9. 54 20 28 N	015 23 30 E
10. 54 20 01 N	015 23 19 E
11. 54 11 06 N	015 18 15 E
12. 54 05 35 N	015 20 08 E
13. 54 04 30 N	015 19 48 E
14. 54 03 46 N	015 19 00 E
15. 54 03 20 N	015 18 08 E
16. 54 03 02 N	015 17 07 E
17. 54 00 45 N	014 52 56 E
18. 54 00 54 N	014 50 38 E
19. 54 01 23 N	014 49 18 E
20. 54 02 18 N	014 48 10 E
1. 54 13 46 N	014 43 39 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 195

EPTS411Z

Lateral limits:

1. 54 28 31 N	015 44 00 E
2. 54 43 09 N	016 14 34 E
3. 54 43 36 N	016 17 06 E
4. 54 43 00 N	016 19 57 E
5. 54 35 42 N	016 34 44 E
6. 54 32 10 N	017 00 18 E
7. 54 31 18 N	017 03 22 E
8. 54 29 52 N	017 04 28 E
9. 54 28 45 N	017 04 15 E
10. 54 27 38 N	017 02 59 E
11. 54 27 22 N	017 02 21 E
12. 54 15 24 N	016 10 47 E
13. 54 15 14 N	016 08 28 E
14. 54 15 25 N	016 07 20 E
15. 54 24 29 N	015 44 04 E
16. 54 25 49 N	015 42 34 E
17. 54 27 11 N	015 42 33 E
18. 54 27 49 N	015 42 59 E
1. 54 28 31 N	015 44 00 E

Vertical limits:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 195

EPTS412Z

Granice poziome:

1.	54 20 12 N	016 07 27 E
2.	54 32 08 N	016 59 09 E
3.	54 32 03 N	017 01 27 E
4.	54 28 22 N	017 27 30 E
5.	54 27 13 N	017 29 54 E
6.	54 26 08 N	017 30 29 E
7.	54 25 00 N	017 30 13 E
8.	54 24 02 N	017 29 07 E
9.	54 23 32 N	017 27 48 E
10.	54 23 23 N	017 27 03 E
11.	54 12 30 N	016 09 36 E
12.	54 12 35 N	016 07 40 E
13.	54 12 51 N	016 06 36 E
14.	54 13 51 N	016 05 00 E
15.	54 14 43 N	016 04 31 E
16.	54 18 22 N	016 04 47 E
17.	54 19 15 N	016 05 26 E
18.	54 19 52 N	016 06 26 E
1.	54 20 12 N	016 07 27 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 195

EPTS413Z

Granice poziome:

1.	54 59 40 N	017 20 58 E
2.	55 04 34 N	017 57 20 E
3.	55 04 13 N	018 00 25 E
4.	55 03 15 N	018 02 01 E
5.	54 49 08 N	018 12 52 E
6.	54 47 48 N	018 12 49 E
7.	54 46 54 N	018 12 01 E
8.	54 46 15 N	018 10 41 E
9.	54 45 57 N	018 09 12 E
10.	54 45 12 N	017 51 39 E
11.	54 37 41 N	017 39 08 E
12.	54 37 03 N	017 36 37 E
13.	54 37 12 N	017 34 40 E
14.	54 38 10 N	017 32 30 E
15.	54 56 07 N	017 18 18 E
16.	54 57 41 N	017 17 58 E
17.	54 58 55 N	017 19 00 E
1.	54 59 40 N	017 20 58 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 145

EPTS414Z

Granice poziome:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 195

EPTS412Z

Lateral limits:

1.	54 20 12 N	016 07 27 E
2.	54 32 08 N	016 59 09 E
3.	54 32 03 N	017 01 27 E
4.	54 28 22 N	017 27 30 E
5.	54 27 13 N	017 29 54 E
6.	54 26 08 N	017 30 29 E
7.	54 25 00 N	017 30 13 E
8.	54 24 02 N	017 29 07 E
9.	54 23 32 N	017 27 48 E
10.	54 23 23 N	017 27 03 E
11.	54 12 30 N	016 09 36 E
12.	54 12 35 N	016 07 40 E
13.	54 12 51 N	016 06 36 E
14.	54 13 51 N	016 05 00 E
15.	54 14 43 N	016 04 31 E
16.	54 18 22 N	016 04 47 E
17.	54 19 15 N	016 05 26 E
18.	54 19 52 N	016 06 26 E
1.	54 20 12 N	016 07 27 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 195

EPTS413Z

Lateral limits:

1.	54 59 40 N	017 20 58 E
2.	55 04 34 N	017 57 20 E
3.	55 04 13 N	018 00 25 E
4.	55 03 15 N	018 02 01 E
5.	54 49 08 N	018 12 52 E
6.	54 47 48 N	018 12 49 E
7.	54 46 54 N	018 12 01 E
8.	54 46 15 N	018 10 41 E
9.	54 45 57 N	018 09 12 E
10.	54 45 12 N	017 51 39 E
11.	54 37 41 N	017 39 08 E
12.	54 37 03 N	017 36 37 E
13.	54 37 12 N	017 34 40 E
14.	54 38 10 N	017 32 30 E
15.	54 56 07 N	017 18 18 E
16.	54 57 41 N	017 17 58 E
17.	54 58 55 N	017 19 00 E
1.	54 59 40 N	017 20 58 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 145

EPTS414Z

Lateral limits:

1. 55 01 22 N 017 53 41 E
2. 55 03 31 N 017 54 24 E
3. 55 04 31 N 017 56 57 E
4. 55 04 29 N 017 59 22 E
5. 55 02 37 N 018 31 49 E
6. 55 02 06 N 018 34 03 E
7. 54 57 57 N 018 43 29 E
8. 54 56 30 N 018 44 38 E
9. 54 55 49 N 018 44 37 E
10. 54 40 11 N 018 40 30 E
11. 54 39 13 N 018 39 28 E
12. 54 38 31 N 018 37 27 E
13. 54 38 35 N 018 34 43 E
14. 54 38 54 N 018 33 40 E
15. 54 45 04 N 018 23 00 E
16. 54 44 09 N 018 10 03 E
17. 54 44 33 N 018 07 30 E
18. 54 45 48 N 018 05 41 E
1. 55 01 22 N 017 53 41 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 155
Górna granica: FL 195

1. 55 01 22 N 017 53 41 E
2. 55 03 31 N 017 54 24 E
3. 55 04 31 N 017 56 57 E
4. 55 04 29 N 017 59 22 E
5. 55 02 37 N 018 31 49 E
6. 55 02 06 N 018 34 03 E
7. 54 57 57 N 018 43 29 E
8. 54 56 30 N 018 44 38 E
9. 54 55 49 N 018 44 37 E
10. 54 40 11 N 018 40 30 E
11. 54 39 13 N 018 39 28 E
12. 54 38 31 N 018 37 27 E
13. 54 38 35 N 018 34 43 E
14. 54 38 54 N 018 33 40 E
15. 54 45 04 N 018 23 00 E
16. 54 44 09 N 018 10 03 E
17. 54 44 33 N 018 07 30 E
18. 54 45 48 N 018 05 41 E
1. 55 01 22 N 017 53 41 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 155
Upper limit: FL 195

6. RESTRYKCJE FUA

EPD200ZR
Not available for traffic.
EPD201ZR
Not available for traffic.
EPD202ZR
Not available for traffic.
EPD203ZR
Not available for traffic.
EPD204ZR
Not available for traffic.
EPD205ZR
Not available for traffic.
EPTS410ZR
Not available for traffic.
EPTS411ZR
Not available for traffic.
EPTS412ZR
Not available for traffic.
EPTS413ZR
Not available for traffic.
EPTS414ZR
Not available for traffic.

FUA RESTRICTIONS

EPD200ZR
Not available for traffic.
EPD201ZR
Not available for traffic.
EPD202ZR
Not available for traffic.
EPD203ZR
Not available for traffic.
EPD204ZR
Not available for traffic.
EPD205ZR
Not available for traffic.
EPTS410ZR
Not available for traffic.
EPTS411ZR
Not available for traffic.
EPTS412ZR
Not available for traffic.
EPTS413ZR
Not available for traffic.
EPTS414ZR
Not available for traffic.

7. ORGANIZATOR ĆWICZENIA

STRIKFORNATO
Numer telefonu dostępny w AMC Polska.

EXERCISE ORGANISER

STRIKFORNATO
Phone number available from AMC Poland.

8. ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA

8.1 Załogi wykonujące loty powyżej FL 95 poza strefami EPD, EPTS wyodrębnionymi dla ćwiczenia będą utrzymywać łączność radiową z odpowiednimi sektorami kontroli obszaru OAT ACC WARSZAWA na częstotliwościach opublikowanych w AIP Polska ENR 2.1.2.

8.2 Załogi wykonujące loty w strefach wyodrębnionych dla lotów UAV typu MALE (nie wskazanych w niniejszym Suplemencie) będą utrzymywać łączność radiową z odpowiednimi sektorami kontroli obszaru OAT ACC WARSZAWA na częstotliwościach opublikowanych w AIP Polska ENR 2.1.2.

8.3 Załogi wykonujące loty poniżej FL 95 w przestrzeni powietrznej klasy G, poza strefami wyodrębnionymi dla ćwiczenia (EPD, EPTS), będą utrzymywać łączność radiową z sektorem FIS:

FIS GDAŃSK:

Znak wywoławczy: GDAŃSK INFORMACJA
Częstotliwość: 127,150 MHz

RADIO COMMUNICATION

Crews conducting flights above FL 95 outside the EPD, EPTS areas segregated for the exercise will maintain radio communication with relevant WARSZAWA OAT ACC sectors on frequencies published in AIP Poland ENR 2.1.2.

Crews conducting flights within areas segregated for UAV MALE flights (not indicated in the hereunder Supplement) will maintain radio communication with relevant WARSZAWA OAT ACC sectors on frequencies published in AIP Poland ENR 2.1.2.

Crews conducting flights below FL 95 within class G airspace, outside the areas segregated for the exercise (EPD, EPTS), will maintain radio communication with the FIS sector:

GDAŃSK FIS:

Call sign: GDAŃSK INFORMATION
Frequency: 127.150 MHz

9. PRIORYTETY

9.1 Strefy EPD11 - 15, EPD53, EPD200 - 205, EPTR69, EPTS12B, EPTS12C, EPTS13A, EPTS14A, B, C, EPTS16B, D oraz EPTS410 - 414 wydzielone na potrzeby ćwiczenia BALTOPS 25 w terminach i granicach zgodnych z punktem 1, 3 i 4 niniejszego Suplementu posiadają priorytet nad innymi kolizyjnymi, elastycznymi elementami przestrzeni powietrznej.

9.2 Ćwiczenie BALTOPS 25 posiada priorytet w stosunku do wojskowych ćwiczeń narodowych oraz wojskowych lotów szkoleniowych.

9.3 Strefa EPTS29 posiada priorytet nad strefą EPTR69.

PRIORITIES

Areas EPD11 - 15, EPD53, EPD200 - 205, EPTR69, EPTS12B, EPTS12C, EPTS13A, EPTS14A, B, C, EPTS16B, D oraz EPTS410 - 414 segregated for the BALTOPS 25 exercise within the timeframe and limits as indicated in point 1, 3 and 4 of hereunder Supplement have priority over other conflicting, flexible elements of the airspace.

BALTOPS 25 exercise has priority over national military exercises and military training flights.

EPTS29 area has a priority over EPTR69 area.

10. INFORMACJE DODATKOWE

10.1 Za bezpieczeństwo i dowodzenie działaniami w rejonach i strefach objętych ćwiczeniami odpowiada organ dowodzenia określony przez organizatora ćwiczenia.

10.2 Zbiorcze terminy aktywności rejonów wykorzystywanych w ćwiczeniu będą opublikowane w NOTAM.

10.3 Strefy EPTS410 - 414 i EPD200 - 205 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności służb FIS GDAŃSK, APP GDAŃSK oraz ACC WARSZAWA.

10.4 Strefy, z wyłączeniem podanych w punkcie 10.5 niniejszego Suplementu, podlegają procedurze zamawiania i aktywacji przez organizatora lotów zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1. Zamawianie, aktywacja i dezaktywacja będą realizowane przez podmiot wskazany przez SSRL RP.

10.5 Strefy na potrzeby lotów UAV poza strefami wydzielonymi na ćwiczenie BALTOPS 25 podlegają odrębnym procedurom – organ odpowiedzialny OAT ACC WARSZAWA (+48-22-574-5522).

10.6 Przeloty statków powietrznych do stref (EPTS, EPD) będą wykonywane po trasach wymienionych w FPL.

10.7 Załogi statków powietrznych wykonujących loty w strefach z prędkością powyżej 250 kt IAS mają obowiązek utrzymywać 2,5 NM bufora poziomego, odległość 500 ft od dolnej granicy, 500 ft od górnej granicy w przypadku lotów poniżej FL 290, 1500 ft od górnej granicy w przypadku lotów na i powyżej FL 290.

10.8 Loty w strefach powinny być wykonywane przez użytkownika zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody (z prędkością nie większą niż 250 kt IAS) w czasie wystarczającym, aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.

10.9 W dniach realizacji planowanego ćwiczenia, w terminie 05 – 20 JUN 2025 następujące restrykcje RAD są czasowo zawieszane: EP2097, EP2147.

10.10 Załogi statków powietrznych wykonujących loty w ramach ćwiczenia mają obowiązek omijania aktywnych stref niebezpiecznych (EPD) niewykorzystywanych podczas ćwiczenia oraz stref zakazanych (EPP) i ograniczonych (EPR).

10.11 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA" lub „RATOWNIK" oraz o statusie HOSP, SAR, EMER w rejony wydzielone dla ćwiczenia BALTOPS 25 należy koordynować z Dyżurną Służbą Operacyjną COP-DPK, tel.: +48-261-828-370 lub +48-261-828-202.

10.12 Operator lub instruktor UAV nadzorujący loty podczas ćwiczenia będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
minimalny bufor poziomy w strefach poniżej FL 95:
- 500 ft dla wiropłatów UAV,
- 1800 ft dla stałopłatów UAV;
minimalny bufor poziomy w strefach powyżej FL 95:
- 2,5 NM dla wszystkich typów UAV.
Minimalny bufor pionowy: 500 ft w przypadku lotów poniżej FL 290, 1500 ft w przypadku lotów na i powyżej FL 290 dla wszystkich typów UAV.

10.13 Bezzałogowe statki powietrzne (UAV) wykonujące loty w strefach, będą wyposażone w system Fail-safe/RTH, który uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączony w każdej fazie lotu przez operatora.

ADDITIONAL INFORMATION

Security and command of the activities within the areas of the exercise is provided by the command authority designated by the organiser of the exercise.

The overall times of activities of the areas used in the exercise will be published by NOTAM.

The areas EPTS410 - 414 and EPD200 - 205 are segregated from the areas of responsibility of GDAŃSK FIS, GDAŃSK APP and WARSZAWA ACC.

The areas, excluding those listed in point 10.5 of hereunder Supplement, are to be requested and activated by the flights organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1. Requesting, activation and deactivation will be carried out by the entity specified by Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forced.

The areas for UAV flights outside the areas segregated for the BALTOPS 25 exercise are subject to separate procedures - the responsible authority WARSZAWA OAT ACC (+48-22-574-5522).

Flights to the areas (EPTS, EPD) will be carried out on routes specified in the FPLs.

Aircraft crews conducting flights at speeds greater than 250 kt IAS are obliged to maintain lateral buffer of 2.5 NM, a distance of 500 ft from the lower limit, 500 ft from the upper limit for flights below FL 290, 1500 ft from the upper limit for flights at and above FL 290.

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

On the days of the planned exercise, 05 – 20 JUN 2025, the following RAD restrictions are to be temporarily suspended: EP2097, EP2147.

Aircraft crews conducting flights as part of the exercise are obliged to avoid active danger areas (EPD) not used during the exercise as well as prohibited (EPP) and restricted (EPR) areas.

Entries of "GARDA" or "RATOWNIK" flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, EMER status flights into the areas designated for BALTOPS 25 exercise are to be coordinated with Duty Operational Service of Air Operations Centre - Air Component Command, phone: +48-261-828-370 or +48-261-828-202.

The UAV operator or instructor supervising flights during the exercise will plan UAV flights taking into account the "do-not-cross" area boundaries reduced by the safety buffer (relevant to the type of UAV used) amounting to:

minimum lateral buffer within areas below FL 95:
- 500 ft for rotor-wing UAV,
- 1800 ft for fixed-wing UAV;
minimum lateral buffer within areas above FL 95:
- 2.5 NM for all UAV types.
Minimum vertical buffer: 500 ft for flights carried out below FL 290, 1500 ft for flights performed at and above FL 290 for all UAV flights.

UAVs operating within the areas will be fitted with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during flight and able to be switched on in each phase of flight by the operator.

10.14 Użytkownik stref zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefach (dowódca pilot (PIC)/operatorzy UAV/RPAS), która będzie dostępna przez cały czas podczas lotu UAV (RPAS). Numery telefonów do PIC UAV (RPAS) będą podawane w polu 18 FPL.

The areas user provides phone communication to enable effective and immediate contact between AMC/ATS and the person directly responsible for carrying out flights within the areas (Pilot in Command (PIC)/UAV operators/ RPAS), who are to be available during the whole period of UAV (RPAS) flights. The UAV PIC (RPAS) phone numbers will be available in item 18 of the FPL.

10.15 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.

At the request of AMC/ATC the operator is obliged to terminate the UAV flight within the area as quickly as possible.

10.16 Operator UAV jest zobowiązany do ciągłego monitorowania lokalizacji UAV. W przypadku utraty zdolności sterowania UAV i/lub możliwości wylotu poza wyznaczoną strefę operator (PIC) niezwłocznie informuje odpowiedni organ ATS: FIS GDAŃSK, tel.: +48-22-574-7485, sektory OAT ACC WARSZAWA, tel.: +48-22-574-5522 lub Kierownika Zmiany ATM, tel.: +48-22-574-5542.

The UAV operator is obliged to continuously monitor the position of the UAV. In the event of a loss of control of the UAV and/or risk of the UAV exiting the designated area, the operator (PIC) shall immediately notify the relevant ATS unit: GDAŃSK FIS, phone: +48-22-574-7485, WARSZAWA OAT ACC sectors, phone: +48 22-574-5522 or ATM Supervisor, phone: +48-22-574-5542.

10.17 Wszystkie loty statków powietrznych uczestniczących w ćwiczeniach należy planować jako OAT z uwagą: OAT OVER POLAND BALTOPS25 w polu 18 FPL.

All flights of aircraft participating in the exercise are to be planned as OAT with the remark: OAT OVER POLAND BALTOPS25 in item 18 of the FPL.

10.18 W polu 15 FPL należy umieścić wpis OAT po wybranym punkcie w trasie lotu oraz dodatkowo wysyłać FPL na adres AFS: EPWWZEZX. Stosowane są odpowiednie zasady dotyczące planowania i wykonywania lotów OAT w FIR EPWW określone w odpowiednich porozumieniach (LoA) oraz EUROAT.

In item 15 of the FPL, OAT remark should be inserted after the designated navigation point within the flight route. The FPL shall additionally be sent to AFS address: EPWWZEZX. Relevant rules for planning and conducting OAT flights within FIR EPWW as detailed in relevant agreements (LoA) and EUROAT apply.

10.19 Dodatkowe informacje dotyczące OAT są zawarte w EUROAT – Annex 4: Appendix PL – Country Chapter for POLAND (patrz: https://www.eurocontrol.int/ publication/eurocontrol-publication-harmonized-rules-oat-under-ifr-inside-controlled-airspace-ecac).

Additional information on OAT is included in EUROAT – Annex 4: Appendix PL – Country Chapter for POLAND (see: https://www.eurocontrol.int/publication/ eurocontrol-publication-harmonized-rules-oat-under-ifr-inside-controlled-airspace-ecac).

10.20 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-261-828-229 – 130, +48-22-574-5733 – 35.

Detailed information on the actual activity time of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-261-828-229 – 130, +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

See: graphical Appendix.

- KONIEC -

- END -

APPENDIX A

FIS SECTORS

Obowiązuje od / Effective from 05 JUN 2025

AIRAC SUP 58/25

14° 15° 16° 17° 18° 19° 20° 21°

55° 54° 53°

D 200
FL 195
SFC

D 201
FL 195
SFC

EP D15

EP D14

EP D13

EP D53B

EP D53A

TSA 413
FL 145
SFC

TSA 16B

TSA 14B

EP R17

EP D48

MCTR
EPOK

EPOK

TSA 16D

TSA 14C

TSA 14A

EP R40A

EP D54

D 202
FL 245
SFC

D 203
FL 245
SFC

EP D12

EP D11

TSA 411
FL 195
SFC

MCTR
EPDA

EPDA

EP D38

EPCE

EP D56

TSA 12C

EPSK

CTR
EPGD

EP R43

EPGD

EP P36

EP P15

BRANIEWO

TSA 410
FL 195
SFC

TSA 13A

EPKG

TSA 12B

TSA 412
FL 195
3500 ft

EPPR

MCTR
EPPR

MCTR
EPCE

FIS GDAŃSK
GDAŃSK INFORMATION
125.275

FIS WARSZAWA
WARSZAWA INFORMATION
118.775

EP D57

EPKH

EPKO

EPEL

EPLI

EPMB

EP P34

EP R22

CTR
EDAH

TMA
EPSC

MTMA
EPSN

MCTR
EPSN

EPSN

EPBO

EPKI

BRUSY

EP R24

MCTR
EPMB

MTMA
EPMB

EPOD

EP P27

EPSC

CTR
EPSC

TRA 69

EP D24

EP D37

EPMI

MCTR
EPMI

MTMA
EPMI

TMA
EPGD

FIS GDAŃSK
GDAŃSK INFORMATION
127.150

EPGI

IŁAWA

EP P12

EPSY

TMA
EPSY

CTR
EPSY

EPSD

PIŁA

EPWT

EPBH

EP R25

EPPI

TMA
EPBY

CTR
EPBY

EPBY

EPTO

EPPZ

EPMY

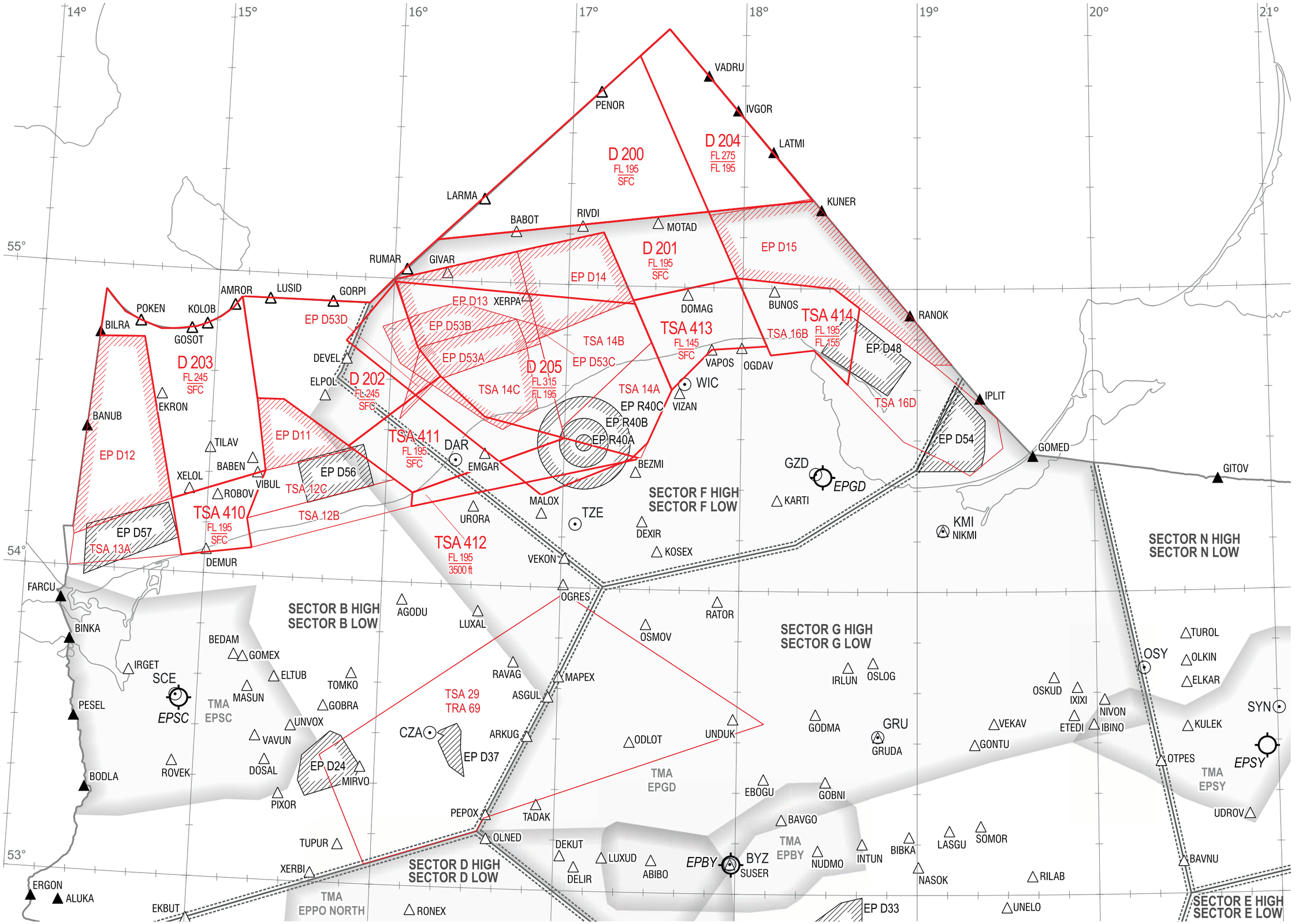
FIS POZNAŃ
POZNAŃ INFORMATION
126.300

TMA
EPPO NORTH

EP D33

NOT TO SCALE

Data publikacji / Publication date 17 APR 2025


14°
15°
16°
17°
18°
19°
20°
21°
55°
54°
53°
PENOR
VADRU
IVGOR
LATMI
D 200
FL 195
SFC
D 204
FL 275
FL 195
LARMA
BABOT
RIVDI
MOTAD
KUNER
RUMAR
GIVAR
D 201
FL 195
SFC
EP D15
EP D14
AMROR
LUSID
GORPI
POKEN
KOLOB
BILRA
GOSOT
EP D13
XERPA
EP D53D
EP D53B
EP D53A
EP D53C
DOMAG
BUNOS
TSA 413
FL 145
SFC
TSA 14B
TSA 16B
TSA 414
FL 195
FL 155
RANOK
EP D48
D 203
FL 245
SFC
DEVEL
ELPOL
D 202
FL 245
SFC
D 205
FL 315
FL 195
TSA 14C
TSA 14A
VAPOS
OGDAV
WIC
VIZAN
EP R40C
EP R40B
EP R40A
TSA 16D
IPLIT
EP D54
BANUB
EKRON
EP D12
TILAV
EP D11
TSA 411
FL 195
SFC
DAR
EMGAR
BABEN
XELOL
VIBUL
ROBOV
EP D56
TSA 12C
BEZMI
GZD
EPGD
GOMED
GITOV
SECTOR F HIGH
SECTOR F LOW
KARTI
MALOX
TZE
URORA
DEXIR
KOSEX
KMI
NIKMI
SECTOR N HIGH
SECTOR N LOW
TSA 410
FL 195
SFC
TSA 12B
EP D57
TSA 13A
DEMUR
TSA 412
FL 195
3500 ft
VEKON
OGRES
FARCU
BINKA
SECTOR B HIGH
SECTOR B LOW
AGODU
LUXAL
RATOR
OSMOV
SECTOR G HIGH
SECTOR G LOW
BEDAM
GOMEX
IRGET
SCE
EPSC
TMA
EPSC
ELTUB
TOMKO
MASUN
GOBRA
UNVOX
VAVUN
PESEL
RAVAG
MAPEX
ASGUL
TSA 29
TRA 69
CZA
EP D37
ARKUG
ODLOT
UNDUK
GODMA
GRU
GRUDA
IRLUN
OSLOG
OSKUD
IXIXI
NIVON
ETEDI
IBINO
VEKAV
GONTU
TUROL
OLKIN
ELKAR
OSY
SYN
KULEK
OTPES
EPSY
TMA
EPSY
UDROV
BAVNU
ROVEK
DOSAL
EP D24
MIRVO
BODLA
PIXOR
TMA
EPGD
EBOGU
GOBNI
BAVGO
PEPOX
TADAK
OLNED
TUPUR
DEKUT
LUXUD
ABIBO
EPBY
BYZ
SUSER
TMA
EPBY
NUDMO
INTUN
BIBKA
LASGU
SOMOR
NASOK
RILAB
XERBI
DELIR
ERGON
ALUKA
TMA
EPPO NORTH
EKBUT
RONEX
EP D33
UNELO
SECTOR E HIGH
SECTOR E LOW

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 59/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**15 MAY 2025**	**13 MAY 2026**

LOTY OPERACYJNE UAV JW 4724

1. TERMIN

15 MAY 2025 – 13 MAY 2026

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

Dzienny czas aktywności stref nie może przekroczyć 10 HR.

Łączny czas aktywności stref nie przekroczy 90 dni.

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby zabezpieczenia lotów wojskowych statków powietrznych. W czasie aktywności stref - przestrzeń niesklasyfikowana. Wlot do stref możliwy tylko po uzyskaniu zgody organizatora.

EPTR403

Granice poziome:

1. 52 16 59 N 023 10 42 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

2. 52 11 09 N 023 23 50 E
3. 52 07 03 N 023 03 48 E
4. 52 16 57 N 022 57 32 E
1. 52 16 59 N 023 10 42 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 4300 ft AMSL

Górna granica: FL 95

EPTR404

Granice poziome:

1. 52 11 09 N 023 23 50 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

2. 52 00 59 N 023 39 46 E
3. 52 00 00 N 023 25 31 E
4. 52 04 31 N 023 15 18 E
5. 52 07 03 N 023 03 48 E
1. 52 11 09 N 023 23 50 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 4300 ft AMSL

Górna granica: FL 95

EPTR405

Granice poziome:

1. 52 00 59 N 023 39 46 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

2. 51 43 24 N 023 32 04 E
3. 51 43 44 N 023 18 33 E
4. 51 52 03 N 023 23 25 E
5. 52 00 00 N 023 25 31 E
1. 52 00 59 N 023 39 46 E

UAV OPERATIONAL FLIGHTS OF MILITARY UNIT 4724

DATE

15 MAY 2025 – 13 MAY 2026

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

Daily planned activity time of the areas may not exceed 10 HR.

Total activity time of the areas will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for purposes of safeguarding military aircraft flights. During activity time of the areas - unclassified airspace. Entry into the areas is possible only upon permission from the organiser.

EPTR403

Lateral limits:

1. 52 16 59 N 023 10 42 E

then along the state border to point:

2. 52 11 09 N 023 23 50 E
3. 52 07 03 N 023 03 48 E
4. 52 16 57 N 022 57 32 E
1. 52 16 59 N 023 10 42 E

Vertical limits:

Lower limit: 4300 ft AMSL

Upper limit: FL 95

EPTR404

Lateral limits:

1. 52 11 09 N 023 23 50 E

then along the state border to point:

2. 52 00 59 N 023 39 46 E
3. 52 00 00 N 023 25 31 E
4. 52 04 31 N 023 15 18 E
5. 52 07 03 N 023 03 48 E
1. 52 11 09 N 023 23 50 E

Vertical limits:

Lower limit: 4300 ft AMSL

Upper limit: FL 95

EPTR405

Lateral limits:

1. 52 00 59 N 023 39 46 E

then along the state border to point:

2. 51 43 24 N 023 32 04 E
3. 51 43 44 N 023 18 33 E
4. 51 52 03 N 023 23 25 E
5. 52 00 00 N 023 25 31 E
1. 52 00 59 N 023 39 46 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 4300 ft AMSL

Górna granica: FL 95

EPTR406

Granice poziome:

1.	52 07 03 N	023 03 48 E
2.	52 04 30 N	023 15 20 E
3.	52 00 00 N	023 25 31 E
4.	51 52 03 N	023 23 25 E
5.	51 54 58 N	022 59 34 E
6.	52 01 06 N	022 59 44 E
1.	52 07 03 N	023 03 48 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: 6500 ft AMSL

4. ORGANIZATOR:

JW 4724
Numer telefonu dostępny w AMC Polska.

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefy EPTR403 - 406 są wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności FIS WARSZAWA.

5.2 Strefy EPTR403 - 406 podlegają procedurze zamawiania, aktywacji/ dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1, pkt 8 oraz 9 przez przedstawiciela JW 4724.

5.3 Strefy EPTR403 - 406 mają priorytet nad strefami EPTR4C i EPTR4D. W przypadku aktywności stref EPTR403 - 406, strefy EPTR4C i EPTR4D mogą być aktywne z wyłączeniem aktywnych stref EPTR403 - 406.

5.4 Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic stref pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
- bufor pionowy: 500 ft;
- bufor poziomy: 1800 ft w przypadku stałopłatów UAV oraz 500 ft w przypadku wiropłatów UAV.

5.5 UAV wykonujące loty w strefach będą wyposażone w system Fail-Safe/RTH, który uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączony w każdej fazie lotu przez operatora.

5.6 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nieuruchomieniu się funkcji Fail-Safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując:
- numer strefy EPTR lub jej część, w której nastąpiła utrata kontaktu;
- czas, w którym utracono kontakt z UAV;
- czas pozostały do wyczerpania baterii/paliwa;
- ostatnio zarejestrowaną prędkość UAV;
- ostatnio obrany kurs/kierunek lotu i to na ile prawdopodobne jest, że UAV będzie leciał z tym kursem;
- ostatnią znaną wysokość na jakiej znajdował się UAV lub na jakiej utracono kontakt;
- inne istotne informacje wynikające ze specyfiki zdarzenia.

5.7 W przypadku nawiązania ponownego kontaktu z UAV, operator informuje właściwy dla danej strefy organ ATS.

5.8 Użytkownik stref zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy AMC/ATS a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefie (np. organizator, operator UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności stref.

5.9 Na żądanie AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.

5.10 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 30/25.

- KONIEC -

Vertical limits:

Lower limit: 4300 ft AMSL

Upper limit: FL 95

EPTR406

Lateral limits:

1.	52 07 03 N	023 03 48 E
2.	52 04 30 N	023 15 20 E
3.	52 00 00 N	023 25 31 E
4.	51 52 03 N	023 23 25 E
5.	51 54 58 N	022 59 34 E
6.	52 01 06 N	022 59 44 E
1.	52 07 03 N	023 03 48 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 6500 ft AMSL

ORGANISER

Military Unit 4724
Phone number available from AMC Poland.

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR403 - 406 areas are segregated from the area of responsibility of WARSZAWA FIS.

EPTR403 - 406 areas are to be requested and activated/deactivated by the representative of Military Unit 4724 in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.

EPTR403 - 406 areas have priority over EPTR4C and EPTR4D areas. In case of the activity of EPTR403 - 406 areas, EPTR4C and EPTR4D areas may be active excluding the active EPTR403 - 406 areas.

The flight organiser will plan UAV flights taking into account the ''do-not-cross'' areas boundaries reduced by the safety buffer (relevant to the type of UAV used) amounting to:
- vertical buffer: 500 ft;
- horizontal buffer: 1800 ft for fixed-wing and 500 ft for rotor-wing UAVs.

UAVs operating within areas will be fitted with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during flight and able to be switched on in each phase of flight by the operator.

In the event of loss of radio communication with the UAV and failure of the FailSafe/RTH system to activate, the UAV operator shall immediately notify by phone the ATS unit (relevant for the area or zone of UAV departure) providing:
- number the EPTR area or part thereof in which loss of contact occurred;
- time when the contact with UAV was lost;
- time remaining for the battery/fuel depletion;
- last recorded UAV speed;
- last taken heading/direction of flight and how likely it is that the UAV will fly this heading;
- last known altitude at which the UAV was flying or at which loss of contact occurred;
- other relevant information resulting from the specificity of the occurrence.

In the event that contact with the UAV is resumed, the operator shall notify the ATS unit relevant for the area.

The user of the areas shall provide telephone communication for effective and immediate contact between the AMC/ATS and the person directly responsible for flights carried out within the area (e.g. organiser, UAV operator) who will be available during the entire period of areas activity.

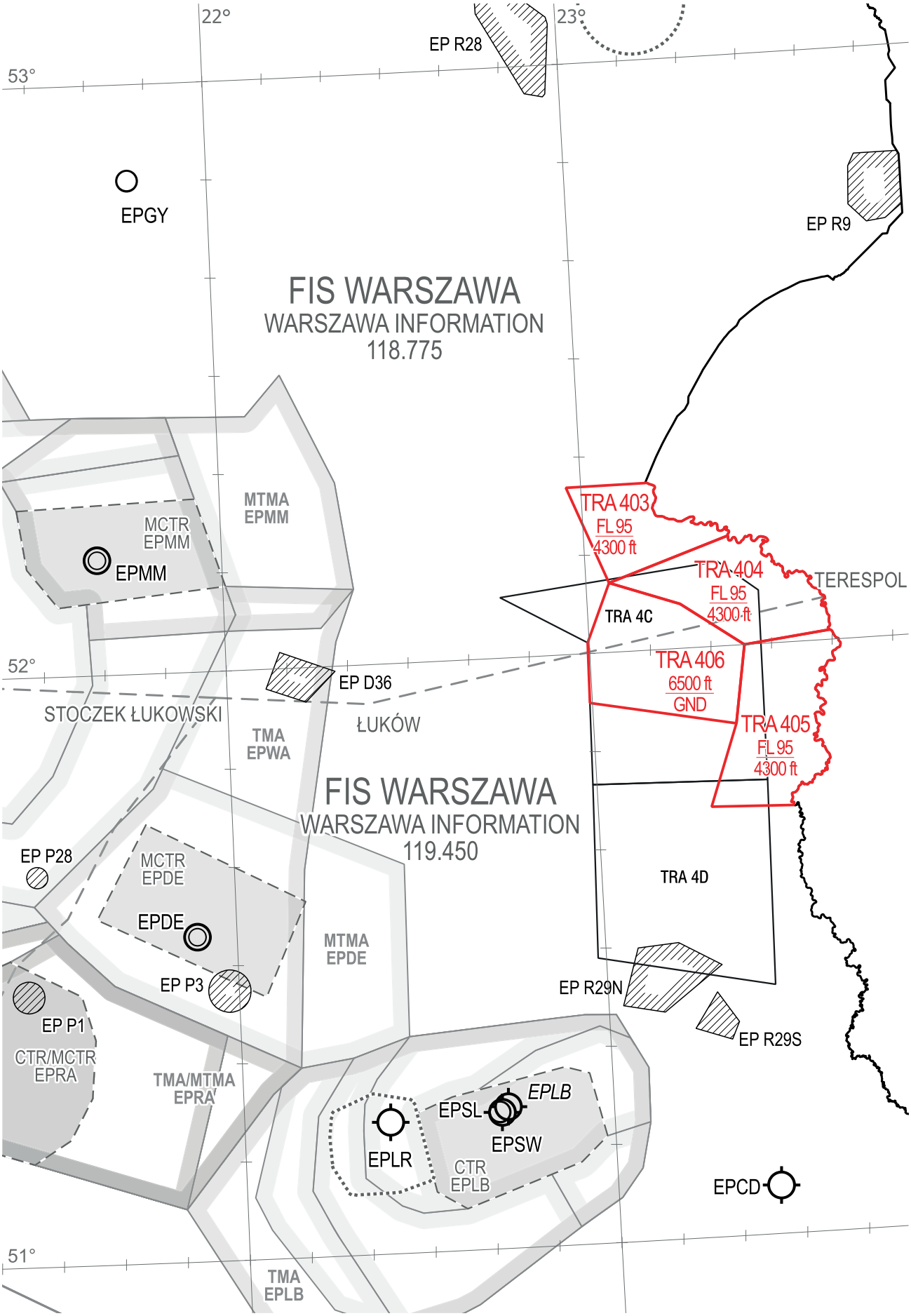
At the request of AMC/ATS, the operator is obliged to terminate the UAV flight within the area as quickly as possible.

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

See: graphical Appendix.

This Supplement replaces SUP 30/25.

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 60/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**17 MAY 2025**	**31 MAY 2025**

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE NA LOTNISKU NOWY TARG (EPNT)

1. TERMIN

17 - 31 MAY 2025

2. CZAS (UTC)

0900 – SS
Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. REJON INTENSYWNYCH LOTÓW SZYBOWCÓW

Granice poziome:

1. 50 30 00 N 018 00 00 E
2. 50 14 42 N 020 59 07 E
3. 50 10 21 N 020 59 11 E
4. 49 50 49 N 021 13 08 E
5. 49 43 46 N 021 11 03 E
6. 49 24 14 N 021 11 56 E

dalej na zachód wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:

7. 50 00 12 N 017 57 25 E
1. 50 30 00 N 018 00 00 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 95

Uwaga: rejon lotów nie podlega rezerwacji w AMC Polska.

4. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby zabezpieczenia lotów szybowców. W czasie aktywności stref - przestrzeń klasy G.

EPTR462 (TMA KRAKÓW)

Granice poziome:

1. 49 52 00 N 019 18 04 E
2. 49 30 46 N 018 57 06 E

dalej na zachód wzdłuż granicy polsko-słowackiej i polsko-czeskiej do punktu:

3. 49 41 41 N 018 42 52 E
1. 49 52 00 N 019 18 04 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 125

Czas aktywności: pomiędzy 0900 - 1830.

EPTR463 (TMA KRAKÓW)

Granice poziome:

1. 49 52 00 N 019 18 04 E
2. 49 43 41 N 019 29 17 E
3. 49 40 39 N 019 54 36 E
4. 49 50 41 N 020 32 28 E
5. 49 23 04 N 020 32 52 E

INTERNATIONAL GLIDING COMPETITION AT NOWY TARG (EPNT) AERODROME

DATE

17 - 31 MAY 2025

TIME (UTC)

0900 – SS
In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

INTENSIVE GLIDING AREA

Lateral limits:

1. 50 30 00 N 018 00 00 E
2. 50 14 42 N 020 59 07 E
3. 50 10 21 N 020 59 11 E
4. 49 50 49 N 021 13 08 E
5. 49 43 46 N 021 11 03 E
6. 49 24 14 N 021 11 56 E

then west along FIR EPWW boundary to the point:

7. 50 00 12 N 017 57 25 E
1. 50 30 00 N 018 00 00 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

Remark: the flights area is not subject to request in AMC Poland.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for purposes of safeguarding glider flights. During activity of the areas - class G airspace.

EPTR462 (KRAKÓW TMA)

Lateral limits:

1. 49 52 00 N 019 18 04 E
2. 49 30 46 N 018 57 06 E

then west along the Polish-Slovak and Polish-Czech borders to the point:

3. 49 41 41 N 018 42 52 E
1. 49 52 00 N 019 18 04 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 125

Activity time: between 0900 - 1830.

EPTR463 (KRAKÓW TMA)

Lateral limits:

1. 49 52 00 N 019 18 04 E
2. 49 43 41 N 019 29 17 E
3. 49 40 39 N 019 54 36 E
4. 49 50 41 N 020 32 28 E
5. 49 23 04 N 020 32 52 E

dalej na zachód wzdłuż granicy polsko-słowackiej do punktu:
6. 49 30 46 N 018 57 06 E
1. 49 52 00 N 019 18 04 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 125

Czas aktywności: pomiędzy 0900 - 1830.

EPTR464 (TMA KRAKÓW)

Granice poziome:

1. 49 55 52 N 020 35 42 E
2. 49 50 49 N 021 13 08 E
3. 49 43 46 N 021 11 03 E
4. 49 24 14 N 021 11 56 E

dalej na zachód wzdłuż granicy polsko-słowackiej do punktu:
5. 49 23 04 N 020 32 52 E
6. 49 50 41 N 020 32 28 E
1. 49 55 52 N 020 35 42 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 125

Czas aktywności: pomiędzy 0900 - 1830.

5. PRZESTRZENIE BUFOROWE NA POTRZEBY WALIDOWANIA PLANÓW LOTU (FBZ)

EPTR462Z

Granice poziome:

1. 49 44 18 N 018 42 05 E
2. 49 54 35 N 019 17 31 E
3. 49 53 26 N 019 21 33 E
4. 49 50 39 N 019 21 26 E
5. 49 29 20 N 019 00 29 E
6. 49 30 46 N 018 57 06 E
7. 49 40 44 N 018 48 33 E
8. 49 41 29 N 018 46 57 E
9. 49 41 41 N 018 42 52 E
1. 49 44 18 N 018 42 05 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 125

EPTR463Z

Granice poziome:

1. 49 32 44 N 018 54 19 E
2. 49 53 59 N 019 15 25 E
3. 49 54 18 N 019 20 07 E
4. 49 46 04 N 019 31 28 E
5. 49 43 19 N 019 54 14 E
6. 49 53 05 N 020 31 08 E
7. 49 51 16 N 020 36 21 E
8. 49 25 06 N 020 36 49 E
9. 49 23 04 N 020 32 52 E
10. 49 25 34 N 020 27 39 E
11. 49 24 30 N 020 19 20 E
12. 49 14 06 N 019 57 58 E
13. 49 24 52 N 019 47 35 E
14. 49 37 27 N 019 27 08 E
15. 49 26 54 N 019 03 54 E
16. 49 30 46 N 018 57 06 E
1. 49 32 44 N 018 54 19 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 125

then west along the Polish-Slovak border to the point:
6. 49 30 46 N 018 57 06 E
1. 49 52 00 N 019 18 04 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 125

Activity time: between 0900 - 1830.

EPTR464 (KRAKÓW TMA)

Lateral limits:

1. 49 55 52 N 020 35 42 E
2. 49 50 49 N 021 13 08 E
3. 49 43 46 N 021 11 03 E
4. 49 24 14 N 021 11 56 E

then west along the Polish-Slovak border to the point:
5. 49 23 04 N 020 32 52 E
6. 49 50 41 N 020 32 28 E
1. 49 55 52 N 020 35 42 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 125

Activity time: between 0900 - 1830.

FLIGHT PLAN BUFFER ZONES (FBZ)

EPTR462Z

Lateral limits:

1. 49 44 18 N 018 42 05 E
2. 49 54 35 N 019 17 31 E
3. 49 53 26 N 019 21 33 E
4. 49 50 39 N 019 21 26 E
5. 49 29 20 N 019 00 29 E
6. 49 30 46 N 018 57 06 E
7. 49 40 44 N 018 48 33 E
8. 49 41 29 N 018 46 57 E
9. 49 41 41 N 018 42 52 E
1. 49 44 18 N 018 42 05 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 125

EPTR463Z

Lateral limits:

1. 49 32 44 N 018 54 19 E
2. 49 53 59 N 019 15 25 E
3. 49 54 18 N 019 20 07 E
4. 49 46 04 N 019 31 28 E
5. 49 43 19 N 019 54 14 E
6. 49 53 05 N 020 31 08 E
7. 49 51 16 N 020 36 21 E
8. 49 25 06 N 020 36 49 E
9. 49 23 04 N 020 32 52 E
10. 49 25 34 N 020 27 39 E
11. 49 24 30 N 020 19 20 E
12. 49 14 06 N 019 57 58 E
13. 49 24 52 N 019 47 35 E
14. 49 37 27 N 019 27 08 E
15. 49 26 54 N 019 03 54 E
16. 49 30 46 N 018 57 06 E
1. 49 32 44 N 018 54 19 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 125

EPTR464Z

Granice poziome:

1. 49 24 59 N 020 28 54 E
2. 49 51 00 N 020 28 30 E
3. 49 57 09 N 020 32 12 E
4. 49 58 31 N 020 35 49 E
5. 49 53 23 N 021 13 37 E
6. 49 52 18 N 021 16 27 E
7. 49 50 43 N 021 17 10 E
8. 49 43 34 N 021 15 05 E
9. 49 26 47 N 021 15 47 E
10. 49 26 14 N 021 07 28 E
11. 49 25 12 N 021 02 51 E
12. 49 19 02 N 020 56 36 E
13. 49 25 16 N 020 44 22 E
14. 49 25 08 N 020 36 55 E
15. 49 23 06 N 020 32 51 E
1. 49 24 59 N 020 28 54 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95

Górna granica: FL 125

6. RESTRYKCJE UE

EUTR462ZR

Not available for traffic;
Except EPKK/EPKT DEP and ARR with RFL above FL125.

EUTR463ZR

Not available for traffic;
Except EPKK/EPKT DEP and ARR with RFL above FL125.

EUTR464ZR

Not available for traffic;
Except EPKK/EPKT DEP and ARR with RFL above FL125.

7. ORGANIZATOR ZAWODÓW

Aeroklub Nowy Targ
Tel./faks: +48-18-264-6616
Tel. kom.: +48-609-153-960
E-mail: aeroklub@nowytarg.pl

8. INFORMACJE DODATKOWE

8.1 Strefy EPTR462 - 464 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 przez organizatora.

8.2 Załogi szybowców wykonujących loty w ramach zawodów mają obowiązek omijania CTR, TMA, MCTR, MTMA, EPD, EPP, stref skoków spadochronowych (patrz NOTAM) oraz aktywnych stref EPTS i EPTR uzgodnionych z organizatorem lotów szybowcowych.

8.3 Loty w strefach EPTR462 - 464 powinny być wykonywane przez użytkownika zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody (z prędkością nie większą niż 250 kt IAS) w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje lotnicze należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.

8.4 Podczas lotów szybowców AMC Polska ograniczy dostępność stref EPTS, EPTR (za wyjątkiem EPTR137A, B) oraz tras MRT w przedziale wysokości GND - FL 95 w rejonie intensywnych lotów szybowców.

8.5 Szczegółowe informacje dotyczące lotów szybowców oraz rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

EPTR464Z

Lateral limits:

1. 49 24 59 N 020 28 54 E
2. 49 51 00 N 020 28 30 E
3. 49 57 09 N 020 32 12 E
4. 49 58 31 N 020 35 49 E
5. 49 53 23 N 021 13 37 E
6. 49 52 18 N 021 16 27 E
7. 49 50 43 N 021 17 10 E
8. 49 43 34 N 021 15 05 E
9. 49 26 47 N 021 15 47 E
10. 49 26 14 N 021 07 28 E
11. 49 25 12 N 021 02 51 E
12. 49 19 02 N 020 56 36 E
13. 49 25 16 N 020 44 22 E
14. 49 25 08 N 020 36 55 E
15. 49 23 06 N 020 32 51 E
1. 49 24 59 N 020 28 54 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95

Upper limit: FL 125

EU RESTRICTIONS

EUTR462ZR

Not available for traffic;
Except EPKK/EPKT DEP and ARR with RFL above FL125.

EUTR463ZR

Not available for traffic;
Except EPKK/EPKT DEP and ARR with RFL above FL125.

EUTR464ZR

Not available for traffic;
Except EPKK/EPKT DEP and ARR with RFL above FL125.

COMPETITION ORGANISER

Nowy Targ Aero Club
Phone/fax: +48-18-264-6616
Mobile: +48-609-153-960
E-mail: aeroklub@nowytarg.pl

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR462 - 464 areas are to be requested and activated by the organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1.

Crews of gliders participating in the competition are to avoid CTR, TMA, MCTR, MTMA, EPD, EPP, parachuting areas (see NOTAM) and active EPTS and EPTR areas agreed with the organiser of glider flights.

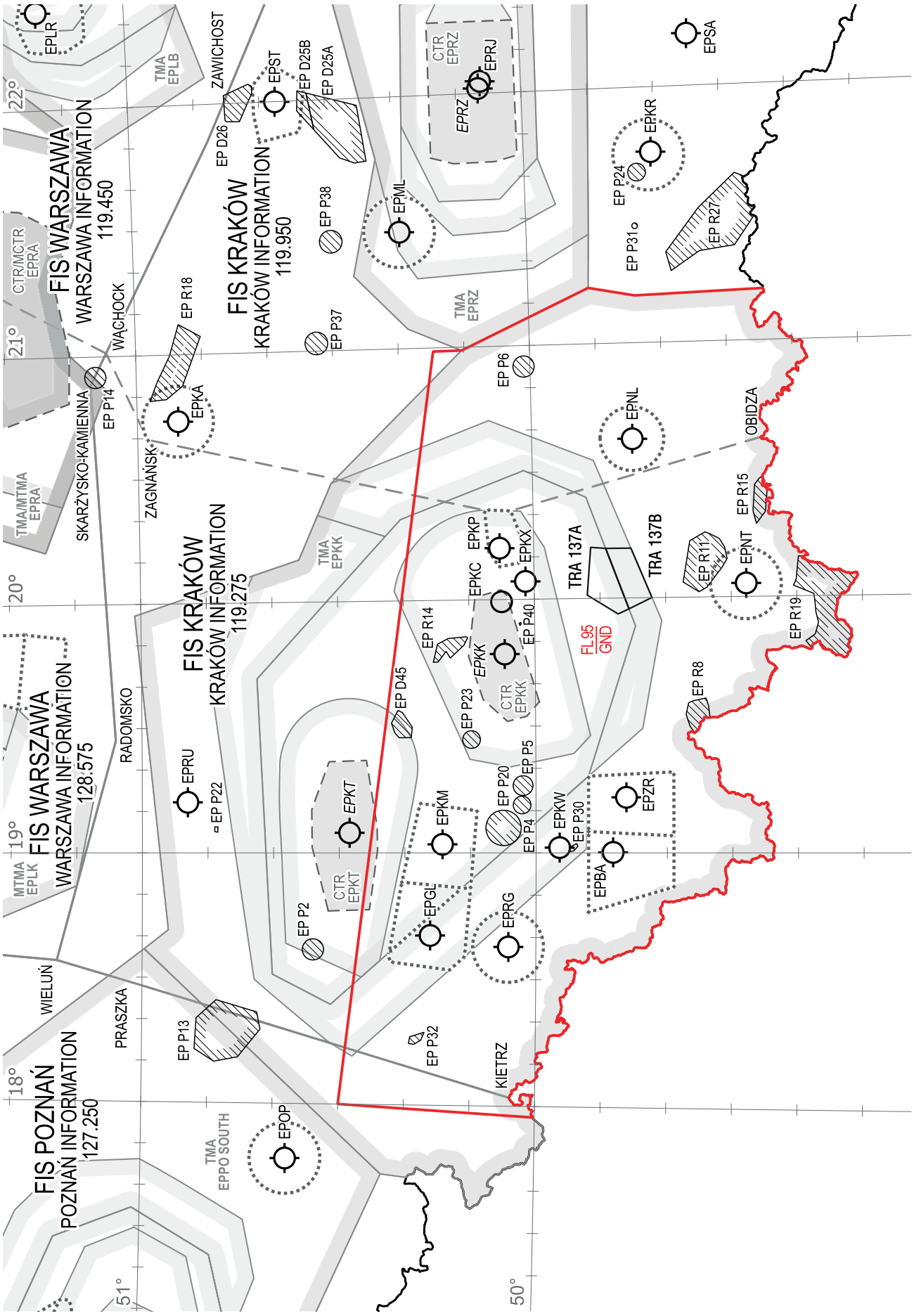
Flights within EPTR462 - 464 areas should be conducted by the user under VFR at speeds giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles (at speed not greater than 250 kt IAS) in time to avoid a collision with traffic outside the area. Flight operations shall be carried out away from the assigned boundaries of the area and without infringing them.

During glider flights, AMC Poland will limit the availability of EPTS, EPTR (excluding EPTR137A, B) areas and MRT routes in the altitude range GND - FL 95 within the intensive gliding area.

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

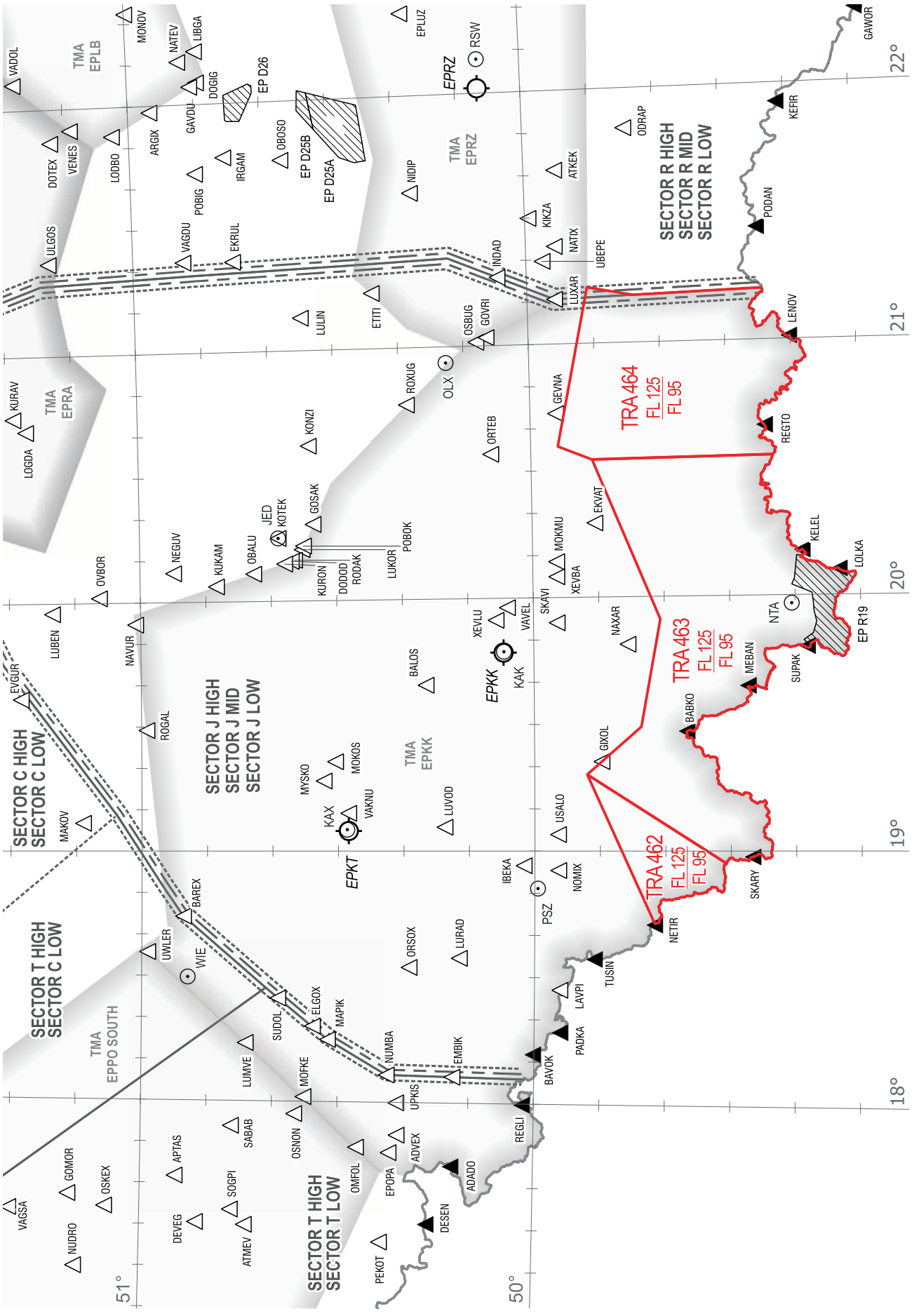
See: graphical Appendix.

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC SECTORS

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 61/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**31 MAY 2025**	**24 AUG 2025**

1. ZGRUPOWANIE TRENINGOWE PILOTÓW SZYBOWCOWYCH
2. 15. MIĘDZYNARODOWE SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W KLASIE 15-METROWEJ
3. 53. MIĘDZYNARODOWE SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW

1. TERMINY

1. 31 MAY – 15 JUN 2025
2. 12 – 27 JUL 2025
3. 09 – 24 AUG 2025

2. CZAS (UTC)

Planowany czas aktywności: 0900 - SS.
Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. REJON INTENSYWNYCH LOTÓW SZYBOWCÓW

Granice poziome:

1. 52 36 46 N 014 35 21 E
2. 53 10 08 N 016 42 31 E
3. 54 05 00 N 021 23 00 E
4. 50 24 00 N 021 44 00 E
5. 50 03 00 N 017 46 22 E

dalej na północ wzdłuż granicy państwa do punktu:

1. 52 36 46 N 014 35 21 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: FL 95

Uwaga:
Rejon lotów nie podlega rezerwacji w AMC Polska.

4. STREFY CZASOWO REZERWOWANE W TMA POZNAŃ NORTH (EPTR711 – 714, EPTR717), MCTR/MTMA EPPW (EPTR716, EPTR719 – 721) ORAZ MCTR EPLY (EPTR715)

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby zabezpieczenia lotów szybowców. W czasie aktywności stref – przestrzeń klasy G. Wlot do stref możliwy tylko po uzyskaniu zgody organizatora mistrzostw.

EPTR711

Granice poziome:

1. 52 09 22 N 016 26 50 E
2. 52 08 37 N 016 43 29 E
3. 52 05 06 N 017 19 19 E
4. 52 07 27 N 017 26 24 E
5. 52 03 33 N 017 25 16 E
6. 51 58 59 N 017 15 46 E
7. 52 01 49 N 016 39 00 E
8. 52 06 28 N 016 29 47 E

1. TRAINING CAMP OF GLIDER PILOTS
2. 15TH INTERNATIONAL POLISH GLIDING CHAMPIONSHIPS IN THE 15-METRES CLASS
3. 53ST INTERNATIONAL JUNIOR POLISH GLIDING CHAMPIONSHIPS

1. DATES

1. 31 MAY – 15 JUN 2025
2. 12 – 27 JUL 2025
3. 09 – 24 AUG 2025

2. TIME (UTC)

Planned activity time: 0900 - SS.
In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

3. INTENSIVE GLIDING AREA

Lateral limits:

1. 52 36 46 N 014 35 21 E
2. 53 10 08 N 016 42 31 E
3. 54 05 00 N 021 23 00 E
4. 50 24 00 N 021 44 00 E
5. 50 03 00 N 017 46 22 E

then north along the state border to the point:

1. 52 36 46 N 014 35 21 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: FL 95

Remark:
The flying area is not subject to reserving in AMC Poland.

4. TEMPORARY RESERVED AREAS WITHIN POZNAŃ NORTH TMA (EPTR711 – 714, EPTR717), EPPW MCTR/MTMA (EPTR716, EPTR719 – 721) AND EPLY MCTR (EPTR715)

Temporary reserved areas for purposes of safeguarding the glider flights. During the activity time of the areas - class G airspace. Entry into the areas is possible only upon permission from the organiser of the championships.

EPTR711

Lateral limits:

1. 52 09 22 N 016 26 50 E
2. 52 08 37 N 016 43 29 E
3. 52 05 06 N 017 19 19 E
4. 52 07 27 N 017 26 24 E
5. 52 03 33 N 017 25 16 E
6. 51 58 59 N 017 15 46 E
7. 52 01 49 N 016 39 00 E
8. 52 06 28 N 016 29 47 E

1. 52 09 22 N 016 26 50 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 3500 ft AMSL

Górna granica: 6500 ft AMSL

EPTR712

Granice poziome:

1. 52 18 48 N 016 16 54 E
2. 52 24 14 N 016 11 09 E
3. 52 31 27 N 016 07 51 E
4. 52 33 31 N 016 12 31 E
1. 52 18 48 N 016 16 54 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 3500 ft AMSL

Granica górna: 6500 ft AMSL

Uwaga: aktywna tylko w czasie realizacji operacji lotniczych z RWY 28 (EPPO) i RWY 29 (EPKS).

EPTR713

Granice poziome:

1. 52 09 22 N 016 26 50 E
2. 52 06 28 N 016 29 47 E
3. 52 01 49 N 016 39 00 E
4. 51 58 59 N 017 15 46 E
5. 52 03 33 N 017 25 16 E
6. 52 02 45 N 017 32 46 E
7. 52 00 17 N 017 31 55 E
8. 51 55 02 N 017 21 00 E
9. 51 54 43 N 016 43 44 E
10. 52 07 05 N 016 15 21 E
1. 52 09 22 N 016 26 50 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 6500 ft AMSL

Granica górna: FL 85

EPTR714

Granice poziome:

1. 52 31 27 N 016 07 51 E
2. 52 24 14 N 016 11 09 E
3. 52 09 22 N 016 26 50 E
4. 52 07 05 N 016 15 21 E
5. 52 10 57 N 016 13 11 E
6. 52 19 28 N 016 07 12 E
7. 52 32 54 N 016 00 43 E
1. 52 31 27 N 016 07 51 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 6500 ft AMSL

Granica górna: FL 85

Uwaga: aktywna tylko w czasie realizacji operacji lotniczych z RWY 28 (EPPO) i RWY 29 (EPKS).

EPTR715

Granice poziome:

1. 52 09 30 N 018 48 44 E
2. 52 11 01 N 019 01 06 E
3. 51 54 37 N 018 54 30 E
4. 51 55 37 N 018 51 18 E
5. 51 58 14 N 018 47 00 E
6. 52 00 31 N 018 45 39 E
1. 52 09 30 N 018 48 44 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Granica górna: 6500 ft AMSL

1. 52 09 22 N 016 26 50 E

Vertical limits:

Lower limit: 3500 ft AMSL

Upper limit: 6500 ft AMSL

EPTR712

Lateral limits:

1. 52 18 48 N 016 16 54 E
2. 52 24 14 N 016 11 09 E
3. 52 31 27 N 016 07 51 E
4. 52 33 31 N 016 12 31 E
1. 52 18 48 N 016 16 54 E

Vertical limits:

Lower limit: 3500 ft AMSL

Upper limit: 6500 ft AMSL

Remark: active only during RWY 28 (EPPO) and RWY 29 (EPKS) flight operations.

EPTR713

Lateral limits:

1. 52 09 22 N 016 26 50 E
2. 52 06 28 N 016 29 47 E
3. 52 01 49 N 016 39 00 E
4. 51 58 59 N 017 15 46 E
5. 52 03 33 N 017 25 16 E
6. 52 02 45 N 017 32 46 E
7. 52 00 17 N 017 31 55 E
8. 51 55 02 N 017 21 00 E
9. 51 54 43 N 016 43 44 E
10. 52 07 05 N 016 15 21 E
1. 52 09 22 N 016 26 50 E

Vertical limits:

Lower limit: 6500 ft AMSL

Upper limit: FL 85

EPTR714

Lateral limits:

1. 52 31 27 N 016 07 51 E
2. 52 24 14 N 016 11 09 E
3. 52 09 22 N 016 26 50 E
4. 52 07 05 N 016 15 21 E
5. 52 10 57 N 016 13 11 E
6. 52 19 28 N 016 07 12 E
7. 52 32 54 N 016 00 43 E
1. 52 31 27 N 016 07 51 E

Vertical limits:

Lower limit: 6500 ft AMSL

Upper limit: FL 85

Remark: active only during RWY 28 (EPPO) and RWY 29 (EPKS) flight operations.

EPTS715

Lateral limits:

1. 52 09 30 N 018 48 44 E
2. 52 11 01 N 019 01 06 E
3. 51 54 37 N 018 54 30 E
4. 51 55 37 N 018 51 18 E
5. 51 58 14 N 018 47 00 E
6. 52 00 31 N 018 45 39 E
1. 52 09 30 N 018 48 44 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 6500 ft AMSL

EPTR716

Granice poziome:

1.	52 03 33 N	017 25 16 E
2.	52 17 45 N	017 29 25 E
3.	52 18 32 N	017 38 11 E
4.	52 11 55 N	017 44 22 E
5.	52 13 14 N	017 36 21 E
6.	52 02 45 N	017 32 46 E
1.	52 03 33 N	017 25 16 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 3500 ft AMSL

Granica górna: 6500 ft AMSL

EPTR717

Granice poziome:

1.	52 05 06 N	017 19 19 E
2.	52 07 27 N	017 26 24 E
3.	52 04 28 N	017 25 32 E
1.	52 05 06 N	017 19 19 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 1600 ft AMSL

Granica górna: 6500 ft AMSL

EPTR719

Granice poziome:

1.	52 17 45 N	017 29 25 E
2.	52 27 32 N	017 16 07 E
3.	52 28 47 N	017 17 25 E
4.	52 27 20 N	017 26 09 E
5.	52 18 32 N	017 38 11 E
1.	52 17 45 N	017 29 25 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Granica górna: 6500 ft AMSL

Uwaga: aktywna tylko w czasie realizacji operacji lotniczych z RWY 10 (EPPO) i RWY 11 (EPKS).

EPTR720

Granice poziome:

1.	52 02 45 N	017 32 46 E
2.	52 13 16 N	017 36 22 E
3.	52 05 19 N	018 22 54 E
4.	51 59 48 N	018 00 00 E
1.	52 02 45 N	017 32 46 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 5500 ft AMSL

Granica górna: FL 75

EPTR721

Granice poziome:

1.	52 29 04 N	018 32 42 E
2.	52 22 01 N	018 40 31 E
3.	52 08 31 N	018 36 22 E
4.	52 05 19 N	018 22 54 E
1.	52 29 04 N	018 32 42 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Granica górna: 6500 ft AMSL

5. REJON OGRANICZEŃ LOTÓW W TMA KRAKÓW

EPTR722

Granice poziome:

1.	50 49 33 N	019 41 51 E
2.	50 42 54 N	020 06 26 E
3.	50 35 49 N	020 10 04 E
4.	50 32 51 N	020 20 39 E

EPTR716

Lateral limits:

1.	52 03 33 N	017 25 16 E
2.	52 17 45 N	017 29 25 E
3.	52 18 32 N	017 38 11 E
4.	52 11 55 N	017 44 22 E
5.	52 13 14 N	017 36 21 E
6.	52 02 45 N	017 32 46 E
1.	52 03 33 N	017 25 16 E

Vertical limits:

Lower limit: 3500 ft AMSL

Upper limit: 6500 ft AMSL

EPTR717

Lateral limits:

1.	52 05 06 N	017 19 19 E
2.	52 07 27 N	017 26 24 E
3.	52 04 28 N	017 25 32 E
1.	52 05 06 N	017 19 19 E

Vertical limits:

Lower limit: 1600 ft AMSL

Upper limit: 6500 ft AMSL

EPTR719

Lateral limits:

1.	52 17 45 N	017 29 25 E
2.	52 27 32 N	017 16 07 E
3.	52 28 47 N	017 17 25 E
4.	52 27 20 N	017 26 09 E
5.	52 18 32 N	017 38 11 E
1.	52 17 45 N	017 29 25 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 6500 ft AMSL

Remark: active only during RWY 10 (EPPO) and RWY 11 (EPKS) flight operations.

EPTR720

Lateral limits:

1.	52 02 45 N	017 32 46 E
2.	52 13 16 N	017 36 22 E
3.	52 05 19 N	018 22 54 E
4.	51 59 48 N	018 00 00 E
1.	52 02 45 N	017 32 46 E

Vertical limits:

Lower limit: 5500 ft AMSL

Upper limit: FL 75

EPTR721

Lateral limits:

1.	52 29 04 N	018 32 42 E
2.	52 22 01 N	018 40 31 E
3.	52 08 31 N	018 36 22 E
4.	52 05 19 N	018 22 54 E
1.	52 29 04 N	018 32 42 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 6500 ft AMSL

FLIGHT RESTRICTION AREA WITHIN KRAKÓW TMA

EPTR722

Lateral limits:

1.	50 49 33 N	019 41 51 E
2.	50 42 54 N	020 06 26 E
3.	50 35 49 N	020 10 04 E
4.	50 32 51 N	020 20 39 E

5. 50 22 37 N 020 15 22 E
6. 50 42 25 N 019 41 42 E
7. 50 40 09 N 018 30 56 E
8. 50 39 55 N 018 25 41 E
9. 50 42 55 N 018 29 41 E
10. 50 46 29 N 019 06 46 E
11. 50 48 34 N 019 30 31 E
1. 50 49 33 N 019 41 51 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 5500 ft AMSL

Górna granica: FL 85

Czas aktywności: zgodnie z AUP (1000 - 1830 UTC).

5. 50 22 37 N 020 15 22 E
6. 50 42 25 N 019 41 42 E
7. 50 40 09 N 018 30 56 E
8. 50 39 55 N 018 25 41 E
9. 50 42 55 N 018 29 41 E
10. 50 46 29 N 019 06 46 E
11. 50 48 34 N 019 30 31 E
1. 50 49 33 N 019 41 51 E

Vertical limits:

Lower limit: 5500 ft AMSL

Upper limit: FL 85

Activity time: in accordance with AUP (1000-1830 UTC).

6. ORGANIZATOR MISTRZOSTW

Aeroklub Ostrowski
Tel.: +48-62-735-2023
Tel. kom.: +48-500-029-537, +48-601-598-859

CHAMPIONSHIPS ORGANISER

Ostrowski Aero Club
Phone: +48-62-735-2023
Mobile: +48-500-029-537, +48-601-598-859

7. INFORMACJE DODATKOWE

7.1 Strefy EPTR711 - 714, EPTR717 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności APP POZNAŃ. Wykorzystanie stref AMC Polska uzgadnia nie później niż 1 HR przed rozpoczęciem lotów z kontrolerem APP POZNAŃ, tel.: +48-22-574-7355.

7.2 Strefa EPTR719 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności TWR POWIDZ.

Strefy EPTR716, EPTR720 - 721 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności APP POWIDZ. Strefa EPTR715 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności APP/TWR ŁĘCZYCA. Wykorzystanie stref AMC Polska uzgadnia nie później niż 1 HR przed rozpoczęciem lotów z kontrolerem TWR POWIDZ, tel.: +48-261-544-435, APP POWIDZ, tel.: +48-261-544-463, APP ŁĘCZYCA, tel.: +48-261-168-323 lub TWR ŁĘCZYCA, tel.: +48-261-168-222.

7.3 Strefa EPTR722 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności APP KRAKÓW. Wykorzystanie strefy AMC Polska uzgadnia nie później niż 1 HR przed rozpoczęciem lotów z kontrolerem APP KRAKÓW, tel.: +48-12-369-7570 lub +48-12-639-3125.

7.4 Strefy EPTR711 - 714, EPTR715 - 717 oraz EPTR719 - 721 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji przez organizatora mistrzostw zgodnie z AIP Polska, ENR 5.2.1 pkt 8 oraz 9.2.

7.5 Aktywacja stref EPTR715 - 716, EPTR719 - 721 tylko po uzgodnieniu z właściwą służbą, z odpowiedzialności której wydzielono przedmiotowe strefy. W przypadku zgody na aktywację strefy EPTR715, strefa EPTR23B nie może być aktywna, a loty w strefach EPTR23E, F należy wykonywać z ominięciem aktywnej stefy EPTR715.

7.6 Loty statków powietrznych w strefach powinny być wykonywane przez użytkownika zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody (z prędkością nie większą niż 250 kt IAS) w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje lotnicze należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.

7.7 Załogi szybowców wykonujących loty w ramach mistrzostw mają obowiązek omijania TMA, CTR, MCTR, MTMA, EPP, aktywnych EPTS, EPTR, EPD, EPR oraz MRT.

7.8 Podczas lotów szybowców AMC Polska ograniczy dla lotnictwa wojskowego dostępność stref w przedziale wysokości GND - FL 95:
EPTS2, EPTS6 od godz. 1000, EPTS7, EPTR11 oraz tras MRT w rejonie intensywnych lotów szybowców w godz. 0900 - SS, zgodnie z planowanymi godzinami lotów szybowców.

7.9 Organizator mistrzostw szybowcowych jest zobowiązany codziennie do godz. 0700 przekazać do AMC Polska (ASM-3) informację o planowanym w danym dniu rejonie lotów w celu nie ograniczania stref poza wskazanym rejonem lotów.

7.10 Szczegółowe informacje dotyczące lotów szybowców oraz rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR451 - 454, EPTR717 areas are segregated from the area of responsibility of POZNAŃ APP. The use of the area shall be coordinated by AMC Poland with POZNAŃ APP controller not later than 1 HR prior to the commencement of flights, phone: +48-22-574-7355.

EPTR719 area is segregated from the areas of responsibility of POWIDZ TWR.

EPTR716, EPTR720 - 721 areas are segregated from the area of responsibility of POWIDZ APP. EPTR715 area is segregated from the area of responsibility of ŁĘCZYCA APP/TWR. AMC Poland coordinate the use of the areas not later than 1 HR prior to the commencement of flights with POWIDZ TWR controller, phone: +48-261-544-435, POWIDZ APP, phone: +48-261-544-463, ŁĘCZYCA APP, phone: +48-261-168-323 or ŁĘCZYCA TWR, phone: +48-261-168-222.

EPTR722 area is segregated from the area of responsibility of KRAKÓW APP. AMC Poland coordinate the use of the area not later than 1 HR prior to the commencement of flights with KRAKÓW APP controller, phone: +48-12-369-7570 or +48-12-639-3125.

EPTR711 - 714, EPTR715 - 717 and EPTR719 - 721 areas are to be requested and activated by the championship organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.2.

Activation of EPTR715 - 716, EPTR719 - 721 areas only after agreement with the appropriate service, from whose responsibility the areas in question were separated. In the case of consent to active EPTR715 area, EPTR23B can not be activated and flights within EPTR23E, F areas should be conducted bypassing active EPTR715 area.

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

Crews of gliders performing flights as part of the championships are obliged to avoid TMA, CTR, MCTR, MTMA, EPP, active EPTS, EPTR, EPD, EPR and MTR.

During glider flights, AMC Poland will limit the areas availability for military aviation within the altitude band GND - FL 95:
EPTS2, EPTS6 from 1000, EPTS7, EPTR11 and MRT within the intensive glider flights area between 0900 and SS in accordance with planned hours of glider flights.

The gliding championships organiser is obliged to provide AMC Poland (ASM-3) with information on planned flight area daily until 7000 in order to not restrict areas outside the designated flight area.

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

See: graphical Appendix.

- END -

NOT TO SCALE

FIS SECTORS


FIS GDAŃSK
GDAŃSK INFORMATION
127.150
FIS GDAŃSK
GDAŃSK INFORMATION
125.275
FIS WARSZAWA
WARSZAWA INFORMATION
118.775
FIS WARSZAWA
WARSZAWA INFORMATION
128.575
FIS WARSZAWA
WARSZAWA INFORMATION
119.450
FIS KRAKÓW
KRAKÓW INFORMATION
119.275
FIS KRAKÓW
KRAKÓW INFORMATION
119.950
FIS POZNAŃ
POZNAŃ INFORMATION
126.300
FIS POZNAŃ
POZNAŃ INFORMATION
127.250
TSA 2
TSA 6
TSA 7
TRA 11
TRA 23B
TRA 23E
TRA 23F
TRA715 6500 ft GND
TRA721 6500 ft GND
TRA720 FL75 5500 ft
TRA716 6500 ft 3500 ft
TRA719 6500 ft GND
TRA712 6500 ft 3500 ft
TRA714 FL85 6500 ft
TRA717 6500 ft 1600 ft
TRA711 6500 ft 3500 ft
TRA713 FL85 6500 ft
TRA722 FL95 5500 ft
FL95 GND
EPGY
EPMM
EPDE
EPLB
EPRZ
EPRJ
EPST
EPML
EPRP
EPRA
EPKA
EPKP
EPKK
EPKC
EPKM
EPGL
EPRG
EPKW
EPRU
EPLK
EPTM
EPLL
EPPT
EPWK
EPTO
EPWT
EPBH
EPBY
EPIR
EPIN
EPOM
EPPW
EPKB
EPBB
EPKK
EPZE
EPKS
EPPO
EPPG
EPZG
EPLS
EPLU
EPOP
EPJS
EPJG
EPWS
EPWR
EPMR
EPSS
EPPI
EPMY
EPZD
EPSC
EPSD
EPKH
EPSN
EPMI
EPKG
EDAH
EPRD
EPKE
EPKI
EPOD
EPSY
EPNC
EPMO
EPBC
EPWA
EPZZ
EPMX
EPGE
EPSU
EPKO
EPBO
EPCE
EPPR
EPLI
EPMB
EPEL
EPGI
EPPL
EPLY
EPZY
EPWW
EPZW
EPZX
EPZV
EPZT
EPZU
EPZS
EPZR
EPZQ
EPZP
EPZO
EPZN
EPZM
EPZL
EPZK
EPZJ
EPZH
EPZF
EPZA
EPZB
EPZC
EPZD
EPZE
EPZG
EPZH
EPZJ
EPZK
EPZL
EPZM
EPZN
EPZO
EPZP
EPZQ
EPZR
EPZS
EPZT
EPZU
EPZV
EPZW
EPZX
EPZY
EPZZ
EP R21
EP R23
EP R28
EP D29
EP R12
EP P12
EP R24
EP D33
EP P19
EP D37
EP R25
EP D24
EP R22
EP D57
EP P34
EP D12
EP P27
EP R30
EP D51A
EP D51B
EP D27
EP P7
EP R42
EP R41
EP P26
EP P21
EP P9
EP P35
EP D30
EP P29
EP R12
EP P18
EP P10
EP D36
EP P28
EP P3
EP P1
EP R18
EP P14
EP P38
EP P37
EP D26
EP D25B
EP D25A
EP P6
EP R14
EP D45
EP P23
EP P4
EP P5
EP P20
EP P30
EP P22
EP P2
EP P13
EP P32
EP R20
EP D21
EP D31
EP D32
EP P33
EP R13
EP P25
EP R26
EP P11
EP R27
EP R03
EP R04
EP R05
EP R06
EP R07
EP R08
EP R09
EP R10
EP R11
EP R15
EP R16
EP R17
EP R19
EP R31
EP R32
EP R33
EP R34
EP R35
EP R36
EP R37
EP R38
EP R39
EP R40
EP R41
EP R42
EP R43
EP R44
EP R45
EP R46
EP R47
EP R48
EP R49
EP R50
EP

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 62/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**15 MAY 2025**	**31 DEC 2025**

SZKOLENIOWE LOTY SZYBOWCOWE I SAMOLOTOWE ORAZ SKOKI SPADOCHRONOWE AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO NA LĄDOWISKU CHRCYNNO (EPNC)

1. TERMIN

15 MAY - 31 DEC 2025

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni.

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby zabezpieczenia szkoleniowych lotów samolotowych i szybowcowych oraz skoków spadochronowych. W czasie aktywności strefy przestrzeń klasy G. Wlot do strefy możliwy jest wyłącznie po uzyskaniu zgody organizatora.

EPTR516

Granice poziome:

1.	52 36 57 N	020 48 22 E
2.	52 38 39 N	020 53 13 E
3.	52 36 47 N	020 56 23 E
4.	52 35 01 N	020 52 52 E
5.	52 33 55 N	020 52 46 E
6.	52 33 50 N	020 51 51 E
1.	52 36 57 N	020 48 22 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 3500 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

Kontakt dostępny w AMC Polska. Łączność w strefie oraz znak wywoławczy będą opublikowane za pomocą NOTAM po uzyskaniu informacji od organizatora.

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefa EPTR516 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności FIS WARSZAWA oraz APP WARSZAWA.

5.2 Użytkownik strefy zapewnia stałą łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy AMC/ATS/ innymi użytkownikami przestrzeni powietrznej a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefie, która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.

5.3 Strefa EPTR516 podlega procedurze zamawiania i aktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1. pkt 8 oraz pkt 9.2. przez organizatora.

5.4 Strefa EPTR45 posiada priorytet względem EPTR516.

GLIDER AND AEROPLANE TRAINING FLIGHTS AND PARACHUTE JUMPING OF WARSZAWSKI AERO CLUB AT CHRCYNNO (EPNC) AIRFIELD

DATE

15 MAY - 31 DEC 2025

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).
Total activity time of the area will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREA

Temporary reserved area for the purposes of glider and aeroplane training flights and parachute jumping. During the activity of the area - Class G airspace. Entry into the area is possible only upon permission from the organiser.

EPTR516

Lateral limits:

1.	52 36 57 N	020 48 22 E
2.	52 38 39 N	020 53 13 E
3.	52 36 47 N	020 56 23 E
4.	52 35 01 N	020 52 52 E
5.	52 33 55 N	020 52 46 E
6.	52 33 50 N	020 51 51 E
1.	52 36 57 N	020 48 22 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 3500 ft AMSL

ORGANISER

Contact details available in AMC Poland. Frequency within the area and call sign will be published by NOTAM after obtaining information from the organiser.

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR516 area is segregated from areas of responsibility of WARSZAWA FIS and WARSZAWA APP.

The area user will provide telephone communication for effective and immediate contact between AMC/ATS/other airspace users and the person responsible for flights carried out within the area who will be available during the area activity time.

EPTR516 area is to be requested and activated by the organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.2.

EPTR45 area has priority over EPTR516 area.

5.5 Aktywacja strefy EPTR516 powyżej wysokości 2000 ft AMSL wymaga uzgodnienia telefonicznego z APP WARSZAWA na co najmniej 1 HR przed planowaną aktywnością. Organizator jest zobowiązany do zakończenia działalności w strefie powyżej wysokości 2000 ft AMSL na żądanie ATS spowodowane bieżącą sytuacją operacyjną. Dezaktywacja EPTR516 w zakresie wysokości powyżej 2000 ft AMSL musi nastąpić w czasie nieprzekraczającym 5 minut od żądania służb APP WARSZAWA. Wznowienie działalności możliwe po ponownym uzgodnieniu warunków z APP WARSZAWA.

The EPTR516 area activation above 2000 ft AMSL requires telephone arrangement with WARSZAWA APP 1 HR in advance of the planned activity. Organiser is obliged to terminate the activity within the area above 2000 ft AMSL on ATS request due to the current traffic. EPTR516 area deactivation within altitude range above 2000 ft AMSL has to occur in time not exceeding 5 minutes from APP WARSZAWA service request. Activity resumption is possible only upon conditions agreement with WARSZAWA APP.

5.6 Dopuszcza się jednoczesną aktywność EPTR516 i rejonów Chrcynno AREA. Loty w Chrcynno AREA muszą odbywać się z uwzględnieniem aktywności EPTR516. Koordynacja aktywności Chrcynno AREA A, D z organem APP powinna odbywać się na zasadach określonych w Porozumieniu o współpracy operacyjnej pomiędzy Aeroklubem Warszawskim i CUL Lotnisko „Warszawa-Babice" w zakresie współdziałania APP WARSZAWA, OKL AW i AFIS Babice (w szczególności z uwzględnieniem ewentualnej konieczności zamawiania i aktywacji EPTR45).

Simultaneous activity of EPTR516 area and Chrcynno AREA areas is acceptable. Flights within Chrcynno AREA are to be conducted taking into consideration EPTR516 area activity. Coordination of Chrcynno AREA A, D activity with APP unit shall be conducted on the basis of principles described in Letter of Agreement between Warszawski Aero Club and ''Warszawa-Babice'' aerodrome CUL within the scope of WARSZAWA APP, OKL AW and Babice AFIS cooperation (especially taking into consideration necessity of request and activate of EPTR45 area).

5.7 Loty statków powietrznych w strefie EPTR516 powinny być wykonywane przez użytkownika zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody (z prędkością nie większą niż 250 kt IAS) w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje lotnicze należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.

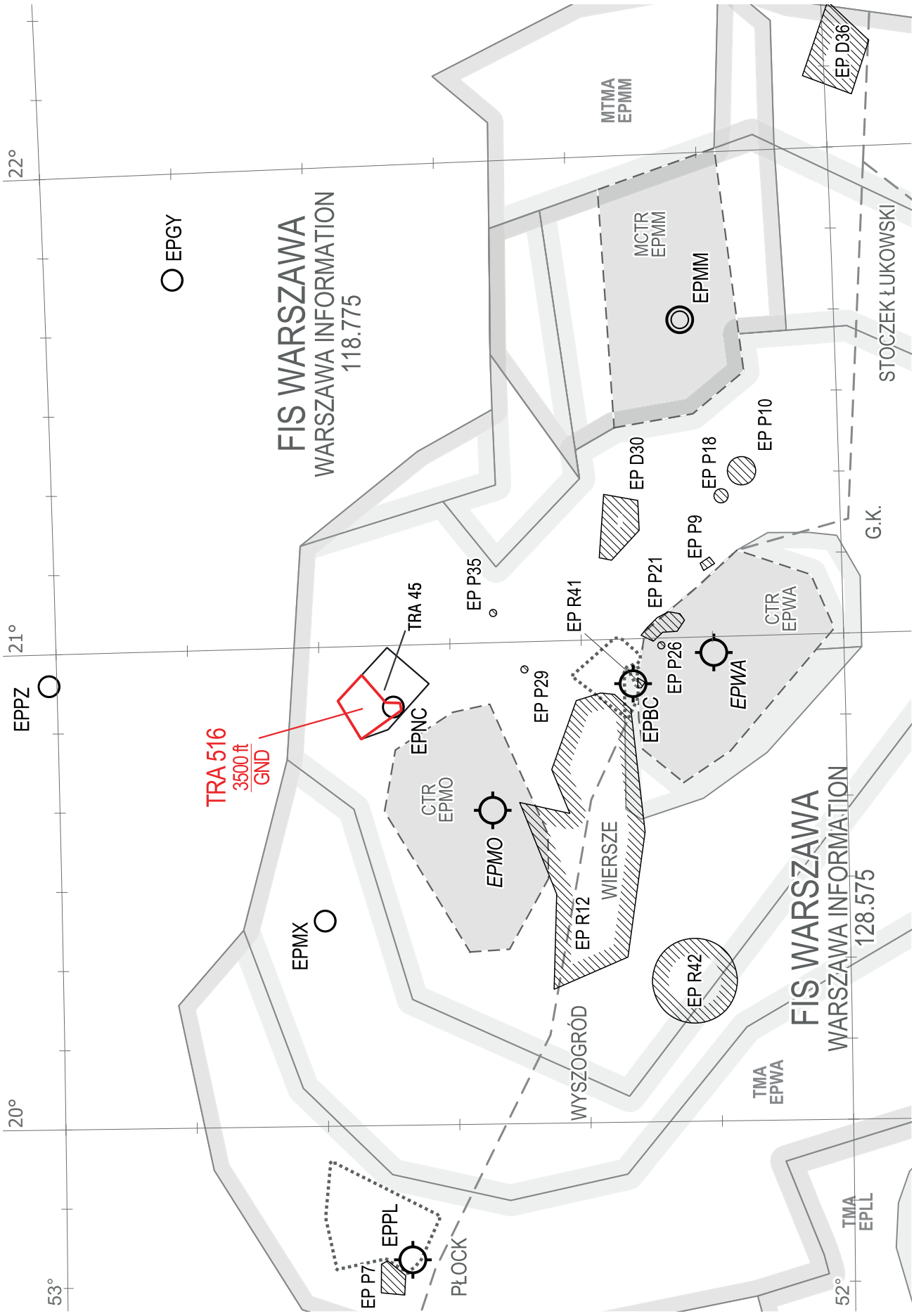
Flights of aircraft within EPTR516 area should be conducted by the user under VFR at speeds giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles (at speed not greater than 250 kt IAS) in time to avoid a collision with traffic outside the area. Flight operations shall be carried out away from the assigned boundaries of the area and without infringing them.

5.8 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

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

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 63/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**15 MAY 2025**	**31 DEC 2025**

SZKOLENIE LOTNICZE – WIELBARK

1. TERMIN

15 MAY – 31 DEC 2025 z wyłączeniem dni świątecznych.

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

Planowany czas aktywności: 0600 – 2100.

Łączny czas aktywności stref nie przekroczy 90 dni.

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby zabezpieczenia szkolenia lotniczego. W czasie aktywności stref przestrzeń niesklasyfikowana. Wlot do stref możliwy tylko po uzyskaniu zgody od organizatora.

EPTR465

Granice poziome:

1. 53 33 58 N 020 21 02 E
2. 53 31 50 N 021 16 10 E
3. 53 10 00 N 021 13 50 E
4. 53 12 08 N 020 18 22 E
1. 53 33 58 N 020 21 02 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: FL 95

EPTR466 (loty UAV/TB2)

Granice poziome:

1. 53 33 58 N 020 21 02 E
2. 53 31 50 N 021 16 10 E
3. 53 10 00 N 021 13 50 E
4. 53 12 08 N 020 18 22 E
1. 53 33 58 N 020 21 02 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 155

Górna granica: FL 205

oraz **EPTS2A**, **B**, **C** i **EPTR670**, **EPTR671**, **EPTR675** w granicach poziomych i pionowych zgodnie z AIP Polska.

FLIGHT TRAINING – WIELBARK

DATE

15 MAY – 31 DEC 2025 excluding holidays.

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

Planned activity time: 0600 – 2100.

Total activity time of the areas will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas for purposes of safeguarding flight training. During the activity time of the areas the airspace is unclassified. Entry into the areas is possible only upon permission from the organiser.

EPTR465

Lateral limits:

1. 53 33 58 N 020 21 02 E
2. 53 31 50 N 021 16 10 E
3. 53 10 00 N 021 13 50 E
4. 53 12 08 N 020 18 22 E
1. 53 33 58 N 020 21 02 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: FL 95

EPTR466 (UAV/TB2 flights)

Lateral limits:

1. 53 33 58 N 020 21 02 E
2. 53 31 50 N 021 16 10 E
3. 53 10 00 N 021 13 50 E
4. 53 12 08 N 020 18 22 E
1. 53 33 58 N 020 21 02 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 155

Upper limit: FL 205

and **EPTS2A**, **B**, **C** and **EPTR670**, **EPTR671**, **EPTR675** in lateral and vertical limits according to AIP Poland.

3.1 PRZESTRZEŃ BUFOROWA NA POTRZEBY WALIDOWANIA PLANÓW LOTU (FBZ)

EPTR466Z

Granice poziome:

1.	53 33 37 N	020 16 37 E
2.	53 36 03 N	020 34 42 E
3.	53 34 24 N	021 17 02 E
4.	53 33 19 N	021 19 45 E
5.	53 31 44 N	021 20 33 E
6.	53 09 56 N	021 18 09 E
7.	53 07 59 N	021 16 32 E
8.	53 07 25 N	021 13 38 E
9.	53 09 33 N	020 18 12 E
10.	53 10 43 N	020 14 41 E
11.	53 12 16 N	020 14 02 E
1.	53 33 37 N	020 16 37 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 155

Górna granica: FL 205

3.2 RESTRYKCJE FUA

EPTR466ZR
Not available for traffic.

4. ORGANIZATOR

1 Skrzydło Lotnictwa Taktycznego/Wydział Ruchu Lotniczego
Tel. kom.: +48-519-038-104

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefy EPTR465 - 466 zostały wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności FIS WARSZAWA, TWR MAZURY i ACC WARSZAWA.

5.2 Strefy EPTR465 - 466 podlegają procedurze zamawiania, aktywacji i dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz pkt 9.1 przez ARO EPMM, tel.: +48-261-533-353.

5.3 Strefa EPTS2A, B, C może być aktywna jednocześnie ze strefami EPTR673 i EPTR734. Loty w strefie EPTS2A, B, C należy wykonywać z ominięciem aktywnych stref EPTR673 i EPTR734.

5.4 Organizator dokonał uzgodnień planowanego czasu aktywności strefy EPTR465 z zarządzającym lotniskiem Olsztyn - Mazury (EPSY) (w przypadku zmiany rozkładu lotów na lotnisku EPSY zostanie to uwzględnione i opublikowane za pomocą NOTAM).

5.5 Lotniska startu i lądowania: EPMI, EPMB, EPMM, EPKK, EPPW, EPKS, EPLK.

5.6 Organizator szkolenia będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
- bufor poziomy: 500 m w przypadku stałopłatów oraz 150 m w przypadku wiropłatów;
- bufor pionowy: 500 ft.

5.7 W przypadku braku aktywności strefy EPTS2 użytkownik strefy zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy AMC/ATS a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefie (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.

5.8 Na żądanie AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu UAV w strefie.

5.9 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref EPTR465 - 466 będą dostępne w AMC Polska, tel.:+48 22-574-57-33 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

FLIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ)

EPTR466Z

Lateral limits:

1.	53 33 37 N	020 16 37 E
2.	53 36 03 N	020 34 42 E
3.	53 34 24 N	021 17 02 E
4.	53 33 19 N	021 19 45 E
5.	53 31 44 N	021 20 33 E
6.	53 09 56 N	021 18 09 E
7.	53 07 59 N	021 16 32 E
8.	53 07 25 N	021 13 38 E
9.	53 09 33 N	020 18 12 E
10.	53 10 43 N	020 14 41 E
11.	53 12 16 N	020 14 02 E
1.	53 33 37 N	020 16 37 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 155

Upper limit: FL 205

FUA RESTRICTIONS

EPTR466ZR
Not available for traffic.

ORGANISER

1st Tactical Air Wing/Air Traffic Department
Mobile: +48-519-038-104

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR465 - 466 areas are segregated from the area of responsibility of WARSZAWA FIS, MAZURY TWR and WARSZAWA ACC.

EPTR465 - 466 areas are to be requested and activated/deactivated by the EPMM ARO in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.1, phone: +48-261-533-353.

EPTS2A, B, C area can be active simultaneously with EPTR673 and EPTR734 areas. Flights within EPTS2A, B, C area are to be conducted bypassing active EPTR673 and EPTR734 areas.

Organiser has made arrangements of planned activity times of the EPTR465 area with the administration of Olsztyn - Mazury (EPSY) aerodrome (in case of change in flights schedule at EPSY aerodrome it will be included and published by NOTAM).

Take-off and landing aerodromes: EPMI, EPMB, EPMM, EPKK, EPPW, EPKS, EPLK.

The organiser will plan UAV flights taking into account the "do-not-cross" boundaries of the areas reduced by safety buffer (adequate for the UAV type used):
- horizontal buffer: 500 m for fixed-wing and 150 m for rotor-wing UAVs;
- vertical buffer: 500 ft.

In case of EPTS2 area inactivity the area user will provide telephone communication for effective and immediate contact between AMC/ATS and the person responsible for flights carried out within the area (UAV operators) who will be available during the area activity time.

At the request of AMC/ATS the operator is obliged to terminate the UAV flight within the area as quickly as possible.

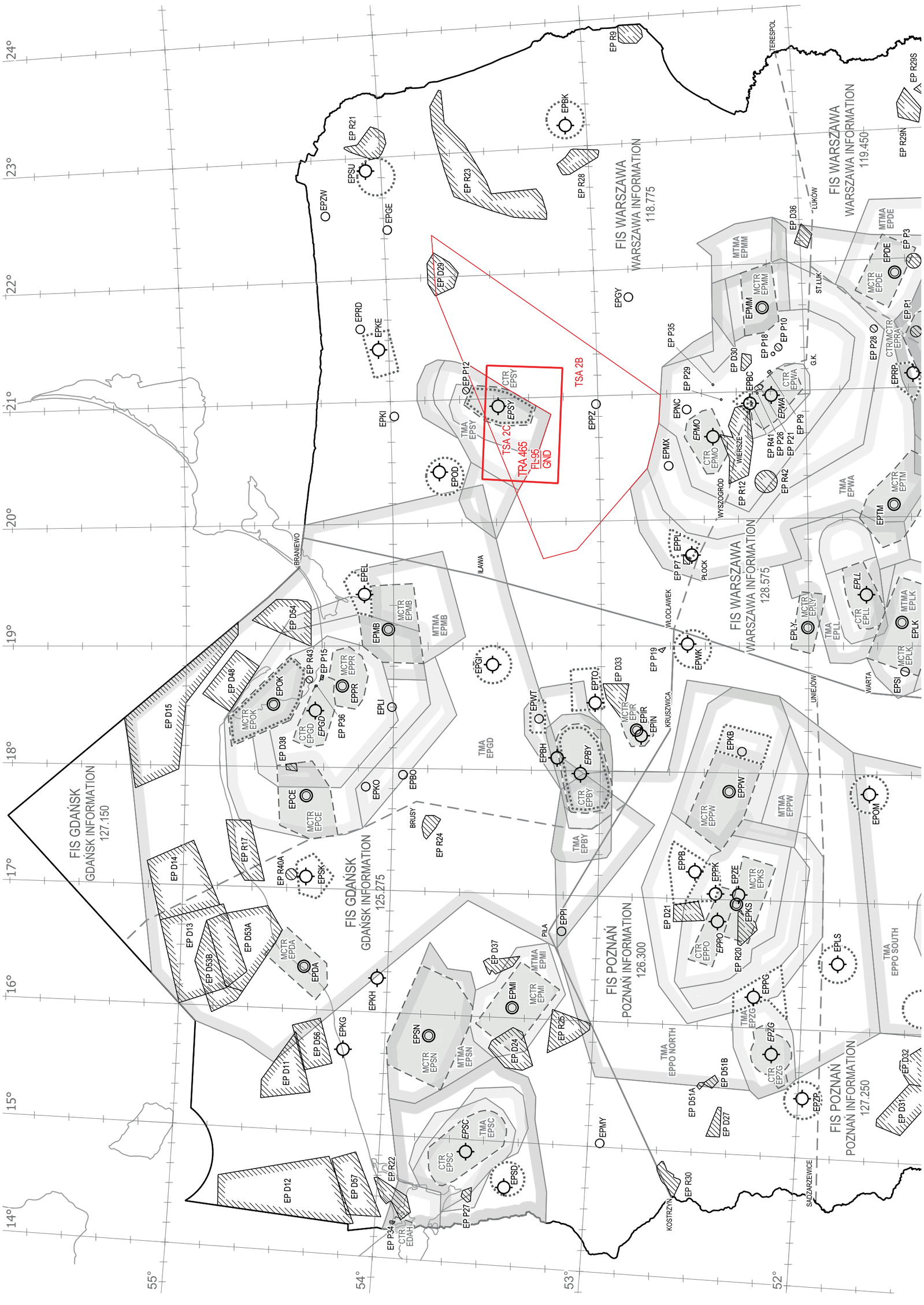
Detailed information on the actual activity times of the areas EPTR 465 - 466 will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

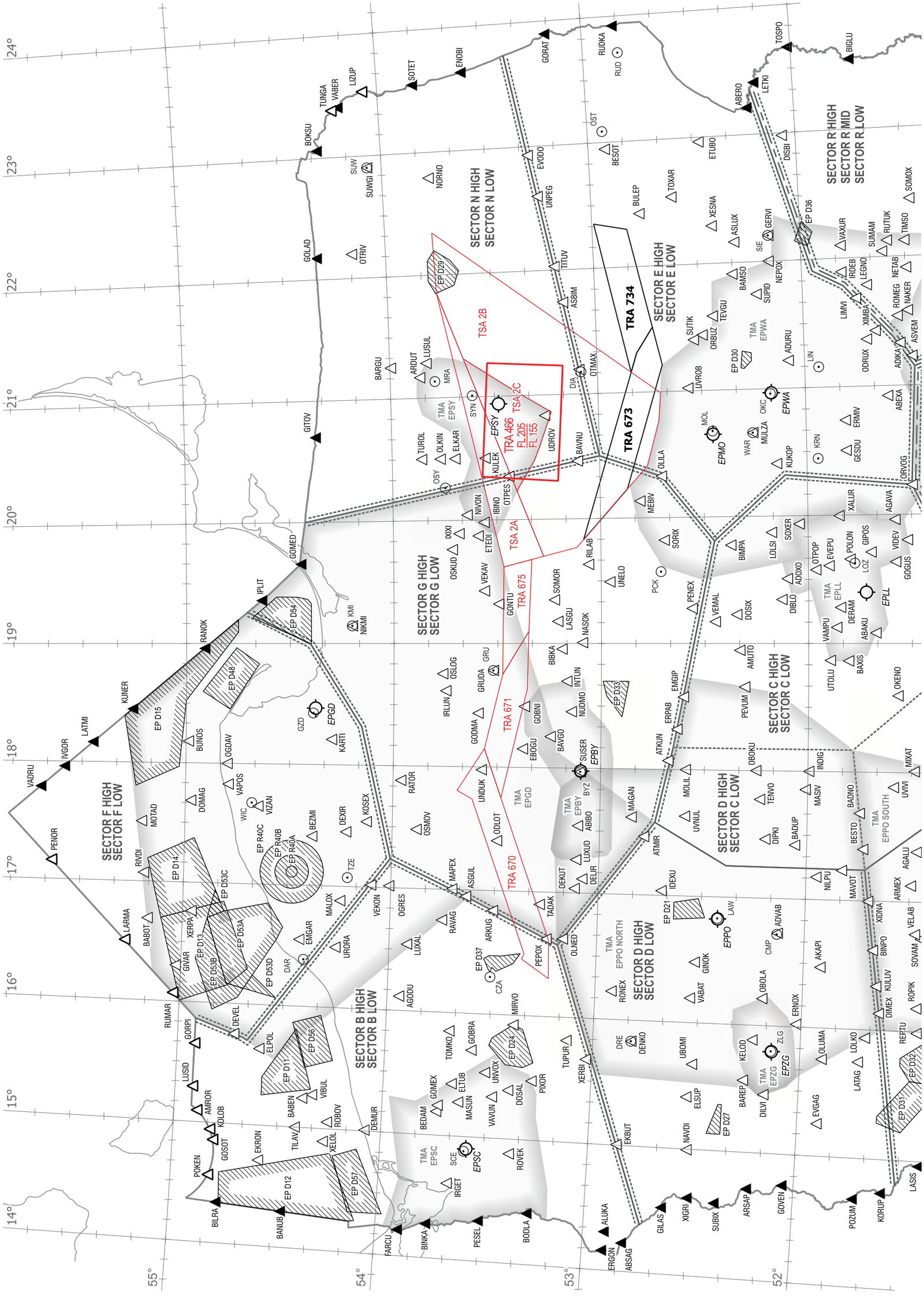
See: graphical Appendix.

- END -

NOT TO SCALE

FIS SECTORS


FIS GDAŃSK
GDAŃSK INFORMATION
127.150
FIS GDAŃSK
GDAŃSK INFORMATION
125.275
FIS WARSZAWA
WARSZAWA INFORMATION
118.775
FIS WARSZAWA
WARSZAWA INFORMATION
119.450
FIS WARSZAWA
WARSZAWA INFORMATION
128.575
FIS POZNAŃ
POZNAŃ INFORMATION
126.300
FIS POZNAŃ
POZNAŃ INFORMATION
127.250
TSA 2B
TSA 2C
TRA 405
FL95
GND
EPSY
EPMO
EPWA
EPMM
EPDE
EPRA
EPRP
EPTM
EPLL
EPLK
EPSI
EPWK
EPPI
EPGI
EPTO
EPIR
EPIN
EPWT
EPBH
EPBY
EPKO
EPBO
EPLI
EPOK
EPGD
EPPR
EPCE
EPSK
EPDA
EPKH
EPSN
EPMI
EPSC
EPSD
EPKG
EPOD
EPKE
EPRD
EPZW
EPSU
EPGE
EPBK
EPGY
EPPZ
EPMX
EPNC
EPBC
EPPM
EPDE


SECTOR N HIGH
SECTOR N LOW
SECTOR E HIGH
SECTOR E LOW
SECTOR R HIGH
SECTOR R MID
SECTOR R LOW
SECTOR G HIGH
SECTOR G LOW
SECTOR F HIGH
SECTOR F LOW
SECTOR B HIGH
SECTOR B LOW
SECTOR D HIGH
SECTOR D LOW
SECTOR C HIGH
SECTOR C LOW
TRA 734
TRA 673
TRA 675
TRA 671
TRA 670
TSA 2A
TSA 2B
TSA 2C
TRA 466
FL 205
FL 155
EPSY
EPMO
EPWA
EPGD
EPBY
EPPO
EPLL
EPZG
EPSC
TMA EPSY
TMA EPWA
TMA EPGD
TMA EPBY
TMA EPPO NORTH
TMA EPPO SOUTH
TMA EPLL
TMA EPZG
TMA EPSC
EP D29
EP D53
EP D54
EP D48
EP D15
EP D14
EP D13
EP D53A
EP D53B
EP D53C
EP D53D
EP R40A
EP R40B
EP R40C
EP D30
EP D36
EP D21
EP D37
EP D24
EP D56
EP D11
EP D12
EP D57
EP D27
EP D33
EP D32
EP D31
BOKSU
TUNGA
VABER
LIZUP
SOTET
ENOBI
GORAT
RUDKA
TOSPO
BIGLU
ABERO
LETKI
DISBI
ETUBO
BESOT
BULEP
TOXAR
XESNA
ASLUX
GERVI
VAXUR
SUMAM
RUTUK
TIMSO
SOMOX
SUJV
SUJWGI
NORNO
EVODO
UNPEG
TITUV
ASBIM
OTRIV
GOLAD
BARGU
ARDUT
LUSUL
MRA
TUROL
OLKIN
ELKAR
OSY
SYN
KULEK
UDROV
BAVNU
DJA
OTMAX
SUTIK
ORBUZ
TEVGU
BAMSO
SUPID
NEPOX
LIMVI
XIMBA
ROMEG
NAKER
IRDEB
LEGNO
NETAB
ODRUX
ADIKA
ASVEM
ABEXA
LIN
ADURU
LVROB
MOL
WAR
MULZA
OKC
KRN
KUKOP
GESDU
ERMIV
ORVOG
AGAVA
XALUR
OLILA
MEBIV
SORIX
PCK
UNELO
RILAB
SOMOR
LASGU
NASOK
VEKAV
GONTU
OSKUD
IKXI
NIVON
ETEDI
IBINO
OTPES
GOMED
IPLIT
KIMI
NIKMI
RANOK
EP D54
EP D48
KUNER
EP D15
LATMI
IVGOR
VADRU
PENOR
BUNOS
KARTI
GZD
OGDAV
VAPOS
WIC
VIZAN
DOMAG
MOTAD
RIVDI
EP D14
LARMA
BABOT
XERPA
GIVAR
EP D13
EP D53A
EP D53B
EP D53C
EP D53D
DAR
EMGAR
MALOX
URORA
VEKON
OGRES
LUXAL
AGODDU
RAVAG
ARKUG
MAPEX
ASGUL
RATOR
OSMOV
DEXIR
KOSEX
BEZMI
TZE
RUMAR
GORPI
DEVEL
ELPOL
LUSID
AMROR
KOLOB
GOSOT
EKRON
TILAV
XELOL
ROBOV
VIBUL
BABEN
DEMUR
POKEN
BILRA
BANUB
FARCU
BINKA
PESEL
BODLA
ALUKA
ERGON
ABSAG
GILAS
XIGRI
SUBIX
ARSAP
GOVEN
POZUM
KORUP
LASIS
IRGET
SCE
ROVEK
BEDAM
GOMEX
MASUN
VAVUN
DOSAL
PIXOR
UNVOX
TOMKO
GOBRA
ELTUB
TUPUR
XERBI
MIRVO
CZA
AGODDU
EKBUT
NAVDI
ELSUP
UBOMI
DRE
DENKO
RONEX
PEPOX
OLNED
TADAK
DEKUT
DELIR
LUXUD
ABIBO
BYZ
SUSER
BAVGO
NUDMO
INTUN
BIBKA
GRUDA
GRU
OSLOG
IRLUN
GODMA
EBOGU
GOBNI
UNDUK
ODLOT
MAGAN
ATMIR
IDEXU
ATKUN
ERPAB
EMGIP
MOLIL
UVNUL
OBOKU
TENVO
DIPKI
BADUP
MASIV
INDIG
MIXAT
UVIVI
BADNO
BESTO
NILPU
MAVOT
AGALU
ARMEX
XIDNA
VELAB
BINPO
SOVAM
ROPIK
REPTU
DIMEX
KULUV
LOLKO
LATAG
OLUMA
EVGAG
AKAPI
ERNOX
OBOLA
CMP
ADVAB
LAW
EPPO
ZLG
DILVI
BAREP
KELOD
DRE
DENKO
PEVUM
AMUTO
UTOLU
BAXIS
OKENO
VAMPU
DERAM
ABAKU
VIDEV
GOGUS
GIPOS
LOZ
POLON
EVEPU
OTPOP
ADOXO
DIBLO
DOSIX
VEMAL
PENEX
SOXER
LOLSI
BIMPA
SORIX
MEBIV
OLILA
KUKOP
GESDU
ERMIV
ORVOG
AGAVA
XALUR
ABEXA
ADIKA
ASVEM
ODRUX
LIMVI
XIMBA
ROMEG
NAKER
IRDEB
LEGNO
NETAB
SUMAM
RUTUK
TIMSO
SOMOX
VAXUR
EP D36
DISBI
ETUBO
BESOT
BULEP
TOXAR
XESNA
ASLUX
GERVI
SIE
SUPID
NEPOX
BAMSO
TEVGU
ORBUZ
SUTIK
ADURU
LIN
EP D30
TMA EPWA
EPWA
OKC
MOL
EPMO
WAR
MULZA
KRN
KUKOP
GESDU
ERMIV
ORVOG
AGAVA
XALUR
OLILA
MEBIV
SORIX
PCK
UNELO
RILAB
SOMOR
LASGU
NASOK
VEKAV
GONTU
OSKUD
IKXI
NIVON
ETEDI
IBINO
OTPES
KULEK
UDROV
BAVNU
DJA
OTMAX
TSA 2A
TSA 2B
TSA 2C
TRA 675
TRA 673
TRA 734
EP D29
SYN
EPSY
TMA EPSY
TURUL
OLKIN
ELKAR
OSY
ARDUT
LUSUL
MRA
BARGU
GOLAD
OTRIV
SUJV
SUJWGI
NORNO
EVODO
UNPEG
TITUV
ASBIM
GORAT
RUDKA
RUD
OST
BOKSU
TUNGA
VABER
LIZUP
SOTET
ENOBI
TRA 671
TRA 670
TMA EPGD
TMA EPBY
EPBY
SUSER
BAVGO
NUDMO
INTUN
BIBKA
GRUDA
GRU
OSLOG
IRLUN
GODMA
EBOGU
GOBNI
UNDUK
ODLOT
EP D33
EMGIP
ERPAB
ATKUN
MAGAN
ATMIR
IDEXU
DEKUT
DELIR
LUXUD
ABIBO
BYZ

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 64/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**05 JUN 2025**	**08 JUN 2025**

SKOKI SPADOCHRONOWE NA POTRZEBY ĆWICZEŃ WOJSKOWYCH W REJONIE KĄKOLEWNICY

1. TERMIN

05 - 08 JUN 2025

2. CZAS (UTC)

Planowany czas aktywności: codziennie w godz. 0100 - 0300 i 2000 - 2200. Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby zabezpieczenia skoków spadochronowych. Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR367

Granice poziome:

Okrąg o promieniu 5 NM i środku w punkcie o współrzędnych:
51 53 55 N 022 45 25 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 3500 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

Dowódca Jednostki Wojskowej 4101 Lubliniec
Tel.: +48-261-101-280;
+48-665-251-602;
+48-727-014-854.

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefa EPTR367 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności FIS WARSZAWA.

5.2 Strefa podlega procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz pkt 9.1 przez organizatora.

5.3 Użytkownik strefy zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy AMC/ATS/innymi użytkownikami a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefie (organizatorem lotów lub osobą wyznaczoną do kontaktu), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.

5.4 W dniu operacji organizator skoków ma priorytet na zamawianie i aktywację strefy EPTR4B w zakresie granic pionowych 3500 ft AMSL – FL 235.

5.5 W czasie równoczesnej aktywności EPTR367 i EPTR4B w granicach pionowych GND – 3500 ft AMSL loty w strefie EPTR4B należy wykonywać z ominięciem aktywnej strefy EPTR367.

5.6 Statki powietrzne wyznaczone na potrzeby ćwiczeń: 1x C-295/C-130/S.C7, 2x Mi-17.

5.7 Miejsce startu i lądowania: EPKK/EPPW/EPPT oraz JW Lubliniec

PARACHUTE JUMPING FOR THE PURPOSES OF MILITARY EXERCISES IN THE VICINITY OF KĄKOLEWNICA

DATE

05 - 08 JUN 2025

TIME (UTC)

Planned activity time: daily between 0100 - 0300 and 2000 - 2200. In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREA

Temporary reserved area for the purposes of safeguarding parachute jumping. Unclassified airspace.

EPTR367

Lateral limits:

Circle of 5 NM radius centred at point with coordinates:
51 53 55 N 022 45 25 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 3500 ft AMSL

ORGANISER

Commander of Military Unit 4101 Lubliniec
Phone: +48-261-101-280;
+48-665-251-602;
+48-727-014-854.

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR367 area is segregated from area of responsibility of WARSZAWA FIS.

Area is to be requested and activated/deactivated by the organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.1.

The area user will provide telephone communication for effective and immediate contact between AMC/ATS/other users and the person responsible for flights carried out within the area (flight organiser or contact person) who will be available during the area activity time.

On the day of operation organiser has priority for request and activate the EPTR4B area within the 3500 ft AMSL – FL 235 vertical limits.

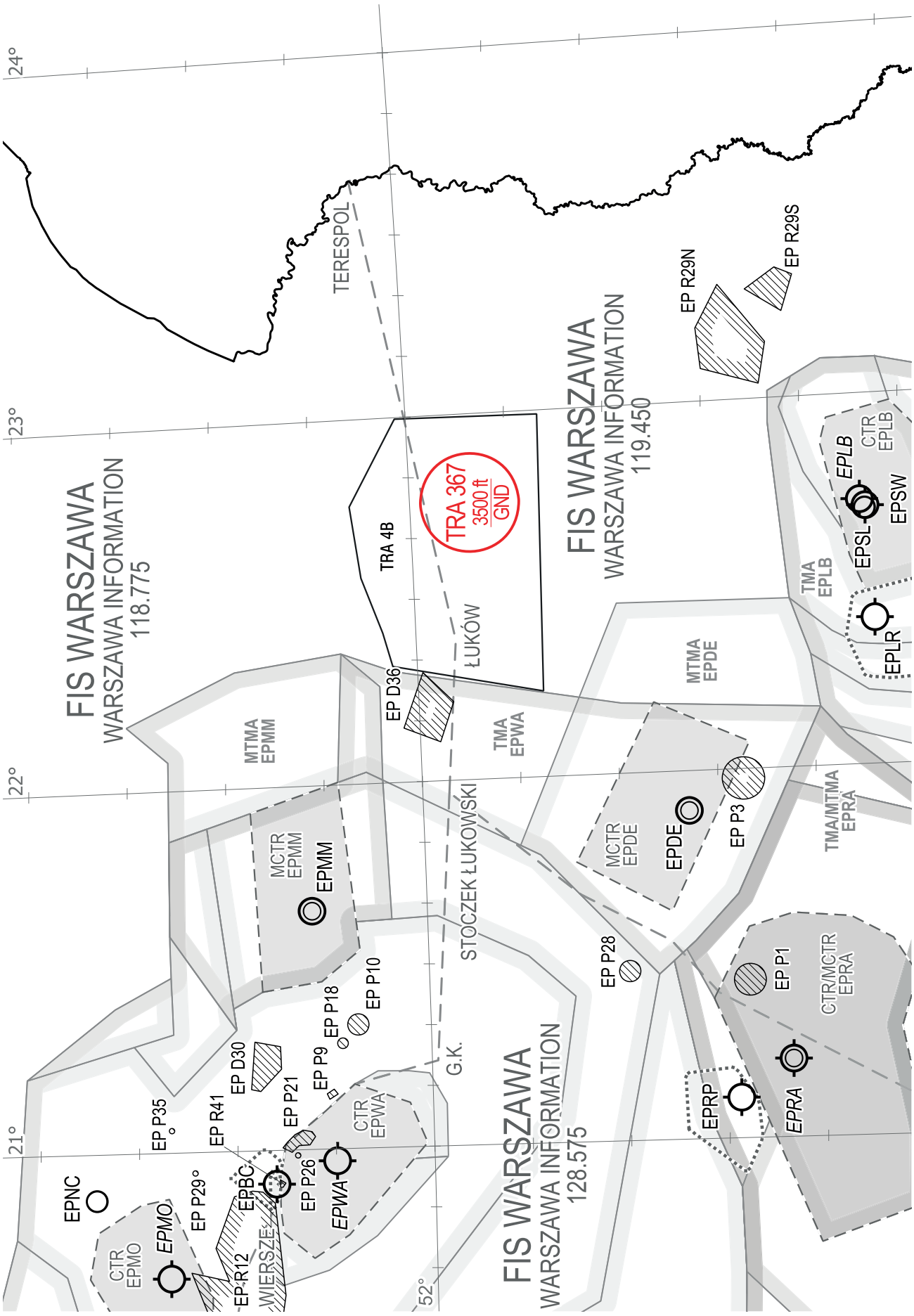
During the simultaneous activity of EPTR367 and EPTR4B areas within the GND – 3500 ft AMSL vertical limits, flights within the EPTR4B area are to be conducted bypassing active EPTR367 area.

Aircraft designated for the purposes of exercises: 1x C-295/C-130/S.C7, 2x Mi-17.

Take-off and landing site: EPKK/EPPW/EPPT and Military Unit Lubliniec.

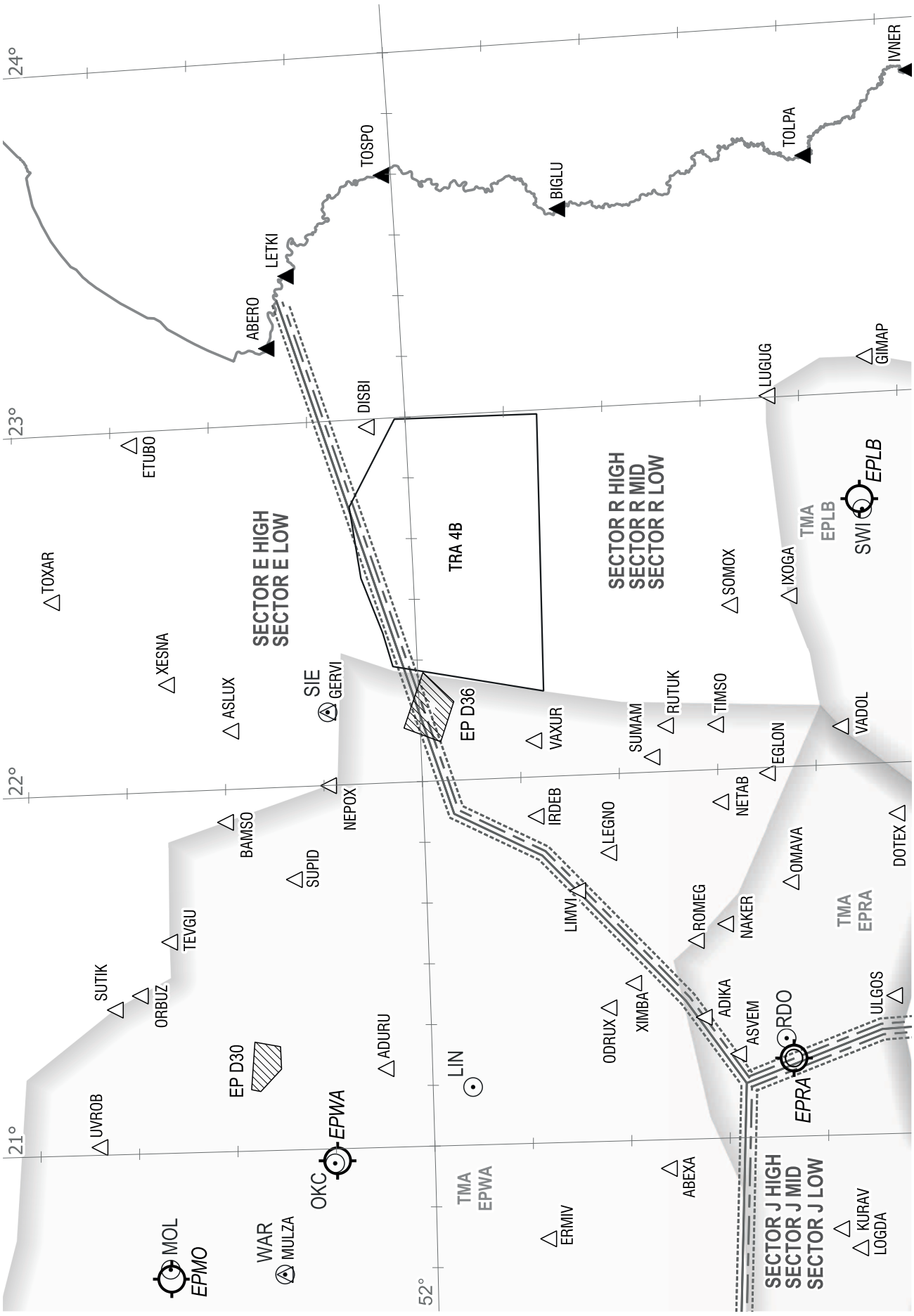
5.8	Planowane skoki w strefie EPTR4B i lądowanie w strefie EPTR367.	Planned parachute jumping within EPTR4B area and landing within EPTR367 area.
5.9	Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA" lub „RATOWNIK" oraz o statusie HOSP, SAR, EMER w wydzieloną strefę należy koordynować bezpośrednio z organizatorem.	Entries of "GARDA" or "RATOWNIK" flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, EMER status flights into the area are to be coordinated directly with the organiser.
5.10	Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.	Detailed information on the actual activity time of the area will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.
	Patrz: załącznik graficzny.	See: graphical Appendix.

- KONIEC - **- END -**



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC SECTORS

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 65/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**15 MAY 2025**	**30 NOV 2025**

ZABEZPIECZENIE LOTÓW UAV W REJONIE OPOLA

1. TERMIN

15 MAY - 30 NOV 2025

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

Łączny czas aktywności nie przekroczy 90 dni.

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby lotów UAV. Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR408

Granice poziome:

Okrąg o promieniu 4 NM i środku w punkcie o współrzędnych:
50 39 59 N 017 55 44 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: 4000 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

Jednostka Wojskowa 4101
Numer telefonu do organizatora dostępny w AMC Polska.

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefa EPTR408 jest wydzielona z przestrzeni odpowiedzialności FIS POZNAŃ.

5.2 Strefa podlega procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt. 8 i 9.1 przez przedstawiciela JW 4101 w AMC Polska.

Zamawianie w ASM-2, tel.: +48-506-399-173;

Aktywacja/dezaktywacja w ASM-3, tel.: +48-727-014-345.

5.3 Strefa EPTR408 jest kolizyjna z ATZ EPOP. W przypadku zaplanowanej aktywności strefy ATZ EPOP organizator lotów jest zobowiązany do uzgodnienia aktywności strefy EPTR408 z zarządzającym strefą ATZ EPOP. Organizator lotów powinien poinformować o warunkach uzgodnienia AMC Polska.

5.4 Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic stref pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
- bufor poziomy: 1800 ft (500 m) w przypadku stałopłatów oraz 500 ft (150 m) w przypadku wiropłatów;
- bufor pionowy: 500 ft.

5.5 Bezzałogowe statki powietrzne wykonujące loty w strefach będą wyposażone w system Fail-Safe/RTH, która uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączona w każdej fazie lotu przez operatora.

SAFEGUARDING UAV FLIGHTS IN THE VICINITY OF OPOLE

DATE

15 MAY - 30 NOV 2025

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

The total activity time will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREA

Temporary reserved area for UAV flights. Unclassified airspace.

EPTR408

Lateral limits:

Circle of 4 NM radius centred at point with coordinates:
50 39 59 N 017 55 44 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 4000 ft AMSL

ORGANISER

Military Unit 4101
Phone number of the organiser available from AMC Poland.

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR408 area is segregated from the area of responsibility of POZNAŃ FIS.

Area is to be requested and activated/deactivated by the representative of Military Unit 4101 in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.1 in AMC Poland.

Requesting in ASM-2, phone: +48-506-399-173;

Activation/deactivation in ASM-3, phone: +48-727-014-345.

EPTR408 area is in conflict with EPOP ATZ. In the event of planned activity time of the EPOP ATZ area, flight organiser is obliged to agree the EPTR408 area with the area operator of EPOP ATZ. Flight organiser shall inform AMC Poland about the agreement conditions.

The flight organiser will plan UAV flights taking into account the ''do-not-cross'' areas boundaries reduced by the safety buffer (relevant to the type of UAV used) amounting to:
- horizontal buffer: 1800 ft (500 m) for fixed-wing and 500 ft (150 m) for rotor-wing UAVs
- vertical buffer: 500 ft;

UAVs operating within areas will be fitted with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during flight and able to be switched on in each phase of flight by the operator.

5.6 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nieuruchomieniu się funkcji Fail-Safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując:
- numer strefy EPTR lub jej część, w której nastąpiła utrata kontaktu;
- czas, w którym utracono kontakt z UAV;
- czas pozostały do wyczerpania baterii/paliwa;
- ostatnio zarejestrowaną prędkość UAV;
- ostatnio obrany kurs/kierunek lotu i to na ile prawdopodobne jest, że UAV będzie leciał z tym kursem;
- ostatnią znaną wysokość na jakiej znajdował się UAV lub na jakiej utracono kontakt;
- inne istotne informacje wynikające ze specyfiki zdarzenia.

In the event of loss of radio communication with the UAV and failure of the FailSafe/RTH system to activate, the UAV operator shall immediately notify by phone the ATS unit (relevant for the area or zone of UAV departure) providing:
- number the EPTR area or part thereof in which loss of contact occurred;
- time when the contact with UAV was lost;
- time remaining for the battery/fuel depletion;
- last recorded UAV speed;
- last taken heading/direction of flight and how likely it is that the UAV will fly this heading;
- last known altitude at which the UAV was flying or at which loss of contact occurred;
- other relevant information resulting from the specificity of the occurrence.

5.7 W przypadku nawiązania ponownego kontaktu z UAV, operator informuje właściwy dla danej strefy organ ATS.

In the event that contact with the UAV is resumed, the operator shall notify the ATS unit relevant for the area.

5.8 Użytkownik stref zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy AMC/ATS a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefie (np. operator UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.

The user of the areas shall provide telephone communication for effective and immediate contact between the AMC/ATS and the person directly responsible for flights carried out within the area (e.g. UAV operator) who will be available during the entire period of area activity.

5.9 Na żądanie AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.

At the request of AMC/ATS, the operator is obliged to terminate the UAV flight within the area as quickly as possible.

5.10 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA" lub „RATOWNIK" oraz o statusie HOSP, SAR, EMER w wydzieloną strefę należy koordynować bezpośrednio z organizatorem.

Entries of "GARDA" or "RATOWNIK" flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, EMER status flights into the area are to be coordinated directly with the organiser.

5.11 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

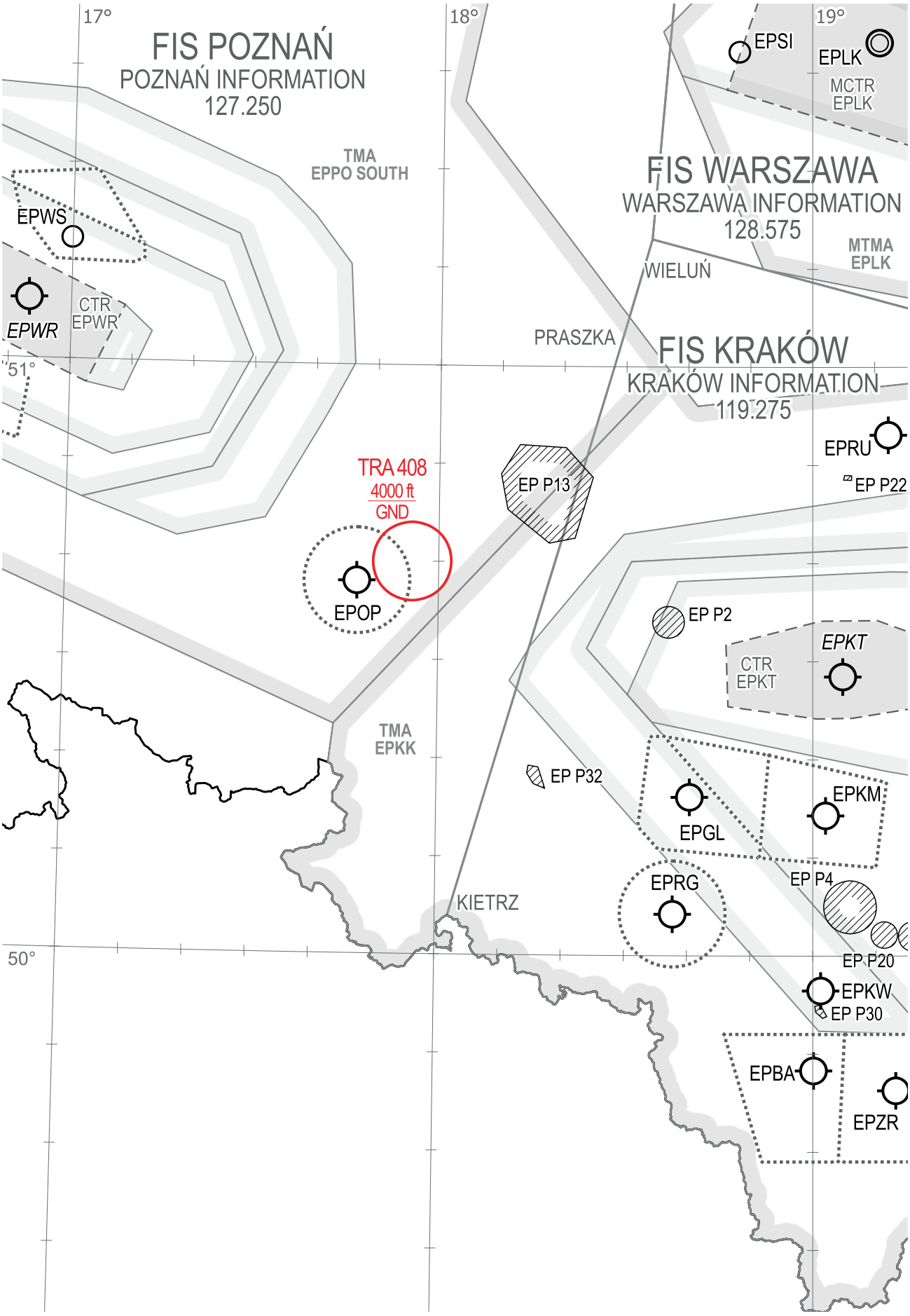
Detailed information on the actual activity time of the area will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

See: graphical Appendix.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 66/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**01 JUN 2025**	**19 JUN 2025**

LOTY UAV W REJONIE WŁOCŁAWKA

1. TERMIN

01 - 19 JUN 2025

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby zabezpieczenia lotów UAV. Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR314

Granice poziome:

Okrąg o promieniu 13 NM i środku w punkcie o współrzędnych:
52 38 49 N 019 16 55 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: 4500 ft AMSL

Uwaga: z wyłączeniem strefy EPP19.

4. ORGANIZATOR

Dowódca Jednostki Wojskowej 4101 Lubliniec
Tel.: +48-504-010-967

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefa EPTR314 jest wydzielona z przestrzeni odpowiedzialności FIS WARSZAWA, FIS POZNAŃ oraz FIS GDAŃSK.

5.2 Strefa podlega procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt. 8 i 9.1 przez organizatora.

5.3 UAV biorące udział w lotach: 2 x FlyEye, 10 x UAV kategorii micro.

5.4 Użytkownik stref zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy AMC/ATS/innymi użytkownikami a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefie (np. organizator, operator UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.

5.5 Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic stref pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący (minimalny bufor poziomy w strefach poniżej FL95):
- bufor poziomy: 1800 ft w przypadku stałopłatów oraz 500 ft w przypadku wiropłatów;

5.6 Bezzałogowe statki powietrzne wykonujące loty w strefach będą wyposażone w system Fail-Safe/RTH, który uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączona w każdej fazie lotu przez operatora.

UAV FLIGHTS IN THE VICINITY OF WŁOCŁAWEK

1. DATE

01 - 19 JUN 2025

2. TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

3. TEMPORARY RESERVED AREA

Temporary reserved area for the purposes of safeguarding UAV flights. Unclassified airspace.

EPTR314

Lateral limits:

Circle of 13 NM radius centred at point with coordinates:
52 38 49 N 019 16 55 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 4500 ft AMSL

Remark: excluding EPP19 area.

4. ORGANISER

Commander of Lubliniec Military Unit 4101
Mobile: +48-504-010-967

5. ADDITIONAL INFORMATION

EPTR314 area is segregated from the area of responsibility of WARSZAWA FIS, POZNAŃ FIS and GDAŃSK FIS.

Area is to be requested and activated/deactivated by the organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.1.

UAV participating in the flights: 2 x FlyEye, 10 x UAV in micro category.

The user of the areas shall provide telephone communication for effective and immediate contact between the AMC/ATS/other airspace users and the person directly responsible for flights carried out within the area (e.g. organiser, UAV operator) who will be available during the entire period of area activity.

The flight organiser will plan UAV flights taking into account the ''do-not-cross'' areas boundaries reduced by the safety buffer (relevant to the type of UAV used) amounting to (minimum horizontal buffer in the areas below FL95):
- horizontal buffer: 1800 ft for fixed-wing and 500 ft for rotor-wing UAVs

UAVs operating within areas will be fitted with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during flight and able to be switched on in each phase of flight by the operator.

5.7 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nieuruchomieniu się funkcji Fail-Safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując:
- numer strefy EPTR lub jej część, w której nastąpiła utrata kontaktu;
- czas, w którym utracono kontakt z UAV;
- czas pozostały do wyczerpania baterii/paliwa;
- ostatnio zarejestrowaną prędkość UAV;
- ostatnio obrany kurs/kierunek lotu i to na ile prawdopodobne jest, że UAV będzie leciał z tym kursem;
- ostatnią znaną wysokość na jakiej znajdował się UAV lub na jakiej utracono kontakt;
- inne istotne informacje wynikające ze specyfiki zdarzenia

In the event of loss of radio communication with the UAV and failure of the FailSafe/RTH system to activate, the UAV operator shall immediately notify by phone the ATS unit (relevant for the area or zone of UAV departure) providing:
- number the EPTR area or part thereof in which loss of contact occurred;
- time when the contact with UAV was lost;
- time remaining for the battery/fuel depletion;
- last recorded UAV speed;
- last taken heading/direction of flight and how likely it is that the UAV will fly this heading;
- last known altitude at which the UAV was flying or at which loss of contact occurred;
- other relevant information resulting from the specificity of the occurrence.

5.8 W przypadku nawiązania ponownego kontaktu z UAV, operator informuje właściwy dla danej strefy organ ATS.

In the event that contact with the UAV is resumed, the operator shall notify the ATS unit relevant for the area.

5.9 Loty w strefie EPTR314 należy wykonywać z ominięciem aktywnej strefy ATZ Włocławek/Kruszyn oraz aktywnej strefy EPTR11B.

Flights within the EPTR314 area are to be conducted bypassing active Włocławek/Kruszyn ATZ and active EPTR11B area.

5.10 Loty w strefie EPP19 można wykonywać jedynie po uzgodnieniu z zarządzającym strefą.

Flights within the EPP19 area are to be conducted only upon agreement with the area operator.

5.11 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA" lub „RATOWNIK" oraz o statusie HOSP, SAR, EMER w wydzieloną strefę należy koordynować bezpośrednio z organizatorem.

Entries of "GARDA" or "RATOWNIK" flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, EMER status flights into the area are to be coordinated directly with the organiser.

5.12 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

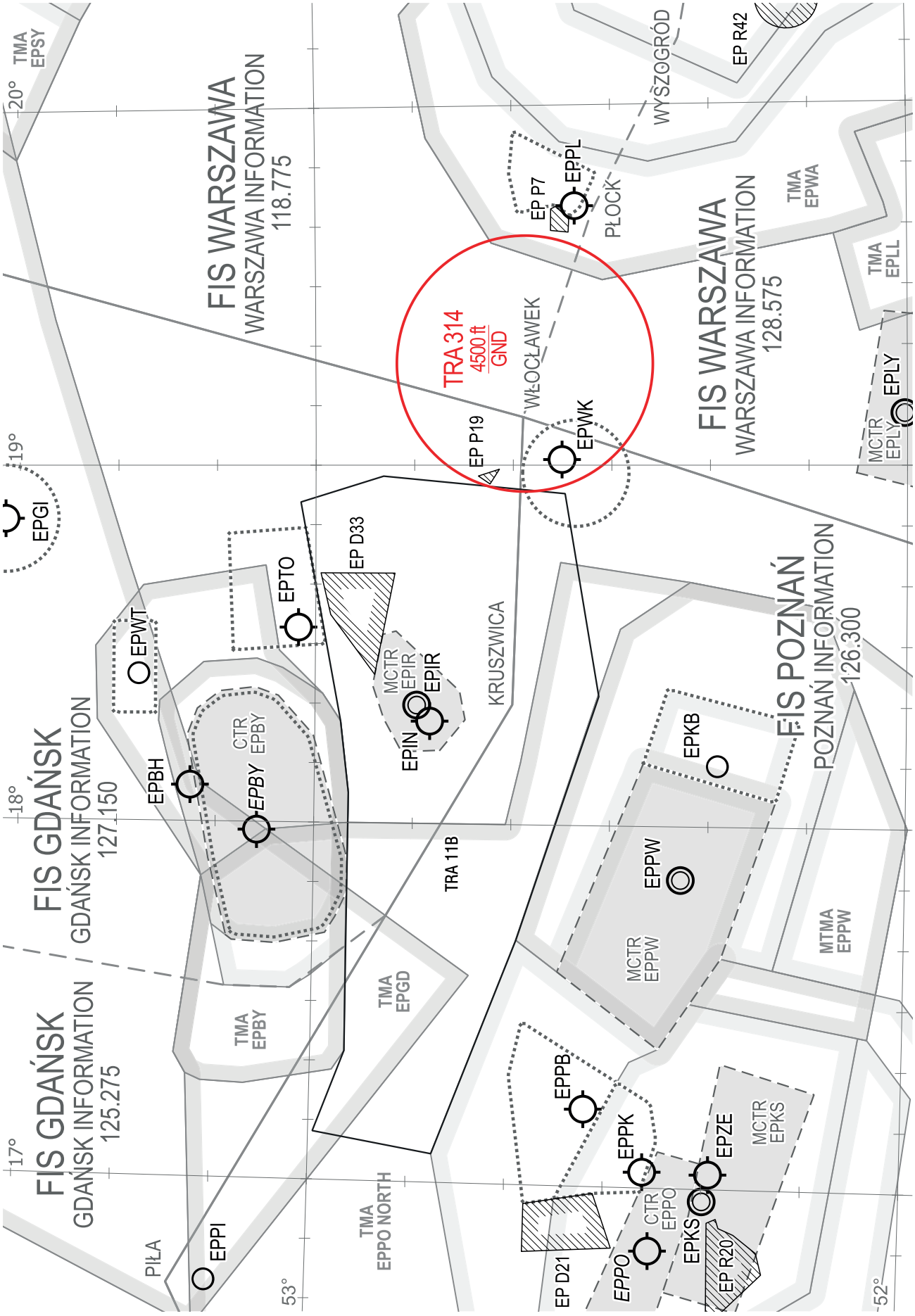
Detailed information on the actual activity time of the area will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

See: graphical Appendix.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 67/25 (ENR 5.4)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**15 MAY 2025**	**30 JUN 2025 EST**

TYMCZASOWE PRZESZKODY LOTNICZE - WARSZAWA

1. Dane o przeszkodzie:
Lokalizacja: ul. Prosta 28, Warszawa, dz. 47/2, ob. 6-01-04
Rodzaj: żuraw
ID: 01556-2025-02
Współrzędne: 52 13 54,29 N 020 59 20,07 E
Wysokość: 408 ft AGL/777 ft AMSL
Zasięg poziomy: 40 m
Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: dzienne – TAK, nocne – TAK
Przewidywany czas pracy: do 30 JUN 2025

2. Dane o przeszkodzie:
Lokalizacja: ul. Prosta 28, Warszawa, dz. 47/2, ob. 6-01-04
Rodzaj: żuraw
ID: 01556-2025-03
Współrzędne: 52 13 54,68 N 020 59 22,37 E
Wysokość: 446 ft AGL/816 ft AMSL
Zasięg poziomy: 40 m
Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: dzienne – TAK, nocne – TAK
Przewidywany czas pracy: do 30 JUN 2025

Patrz: załącznik graficzny.

Niniejszy Suplement zastępuje NOTAM N1962/25.

- KONIEC -

TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES - WARSAW

Obstacle data:
Location: ul. Prosta 28, Warszawa, plot No 47/2, 6-01-04
Type: crane
ID: 01556-2025-02
Coordinates: 52 13 54.29 N 020 59 20.07 E
Height: 408 ft AGL/777 ft AMSL
Horizontal range: 40 m
Obstacle marking/lighting: day – YES, night – YES
Expected time of operation: till 30 JUN 2025

Obstacle data:
Location: ul. Prosta 28, Warszawa, plot No 47/2, 6-01-04
Type: crane
ID: 01556-2025-03
Coordinates: 52 13 54.68 N 020 59 22.37 E
Height: 446 ft AGL/816 ft AMSL
Horizontal range: 40 m
Obstacle marking/lighting: day – YES, night – YES
Expected time of operation: till 30 JUN 2025

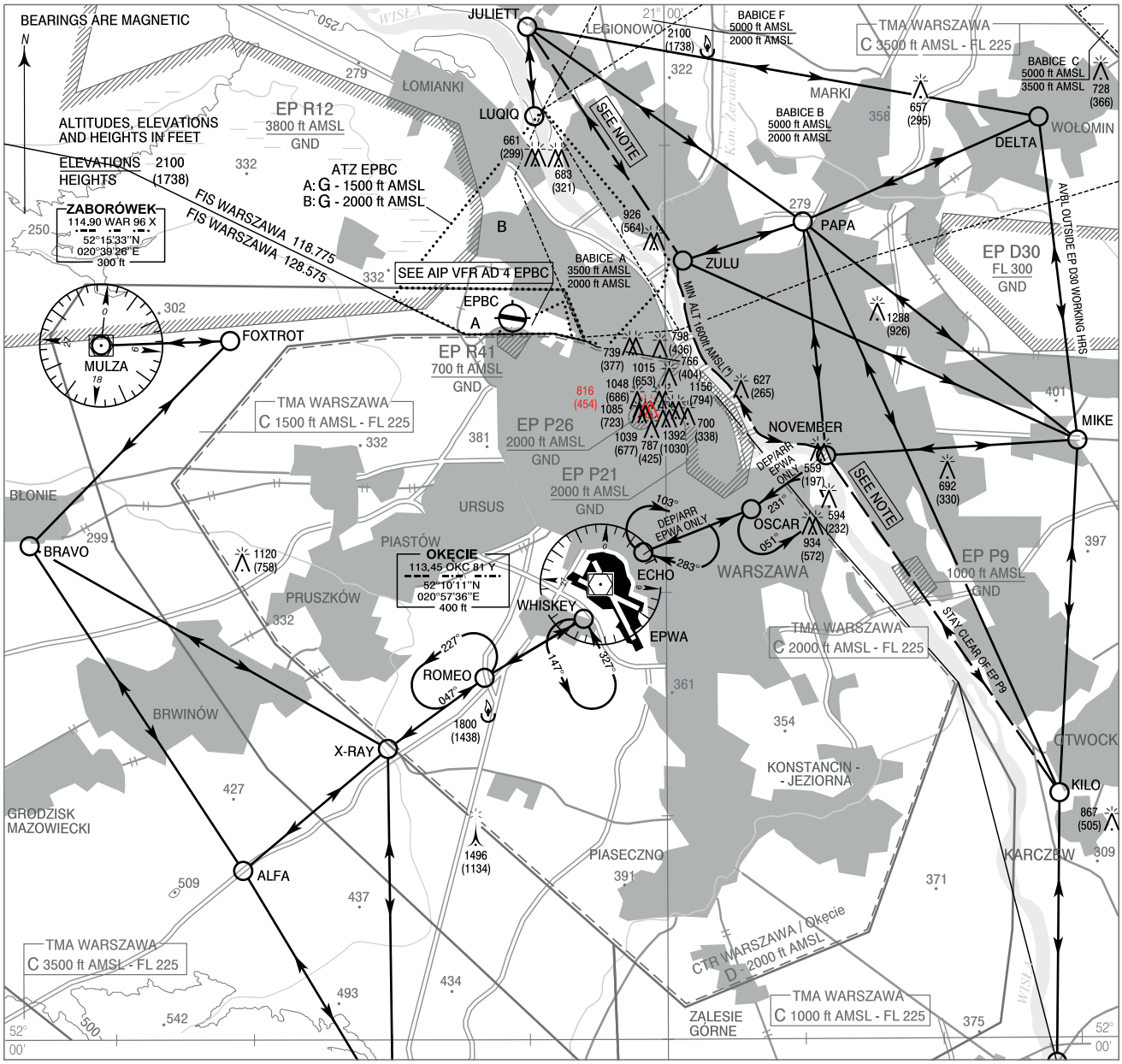
See: graphical Appendix.

This Supplement replaces NOTAM D1962/25.

- END -

AERODROME ELEV 362 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

WARSAW CHOPIN AIRPORT



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 68/25 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
17 APR 2025	**15 MAY 2025**	**15 APR 2026**

SKOKI SPADOCHRONOWE W REJONIE LOTNISKA POZNAŃ-BEDNARY (EPPB)

1. TERMIN

15 MAY 2025 - 15 APR 2026

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni w ciągu roku.

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby zabezpieczenia skoków spadochronowych. Przestrzeń klasy C.

EPTR357

Granice poziome:

Okrąg o promieniu 3 NM i środku w punkcie:
52 32 48 N 017 12 45 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 6500 ft AMSL

Górna granica: FL 145

4. ORGANIZATOR

SKY CAMP
Tel. kom.: +48-519-054-330

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefa EPTR357 wydzielona jest w przestrzeni odpowiedzialności APP POZNAŃ.

5.2 Na potrzeby aktywacji strefę EPTR357 należy interpretować jako kolizyjny element przestrzeni.

5.3 Aktywacja strefy EPTR357 jest możliwa tylko po uzyskaniu zgody ze strony APP POZNAŃ.

5.4 Strefa EPTR357 podlega procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1. Loty w strefie należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów AIP Polska ENR 5.2.1.

5.5 Strefa EPTS28 posiada priorytet nad strefą EPTR357.

5.6 Loty w strefie EPTR11C mogą być wykonywane z wyłączeniem aktywnej strefy EPTR357.

5.7 Plany lotów kolizyjne z aktywną EPTR357 nie będą odrzucane.

5.8 Loty innych statków powietrznych w strefie EPTR357 w czasie wykonywania skoków są niedozwolone. W pozostałym czasie ruch lotniczy może być realizowany po uzgodnieniu i koordynacji z APP POZNAŃ.

5.9 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska (ASM-3), tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

PARACHUTE JUMPING IN THE VICINITY OF POZNAŃ-BEDNARY (EPPB) AERODROME

DATE

15 MAY 2025 - 15 APR 2026

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

The total activity time of the area will not exceed 90 days per year.

TEMPORARY RESERVED AREA

Temporary reserved area for purposes of safeguarding parachute jumping. Class C airspace.

EPTR357

Lateral limits:

Circle of 3 NM radius centred at point:
52 32 48 N 017 12 45 E

Vertical limits:

Lower limit: 6500 ft AMSL

Upper limit: FL 145

ORGANISER

SKY CAMP
Mobile: +48-519-054-330

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR357 area is segregated within the area of responsibility of POZNAŃ APP.

For the activation purposes, the EPTR357 area should be interpreted as a conflicting airspace element.

Activation of the EPTR357 area is possible only after obtaining permission from POZNAŃ APP.

EPTR357 area is to be requested and activated/deactivated by the organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1. Flights within the area are to be conducted in accordance with the provisions in AIP Poland ENR 5.2.1.

The EPTS28 area has priority over EPTR357 area.

Flights within EPTR11C can be conducted bypassing active EPTR357 area.

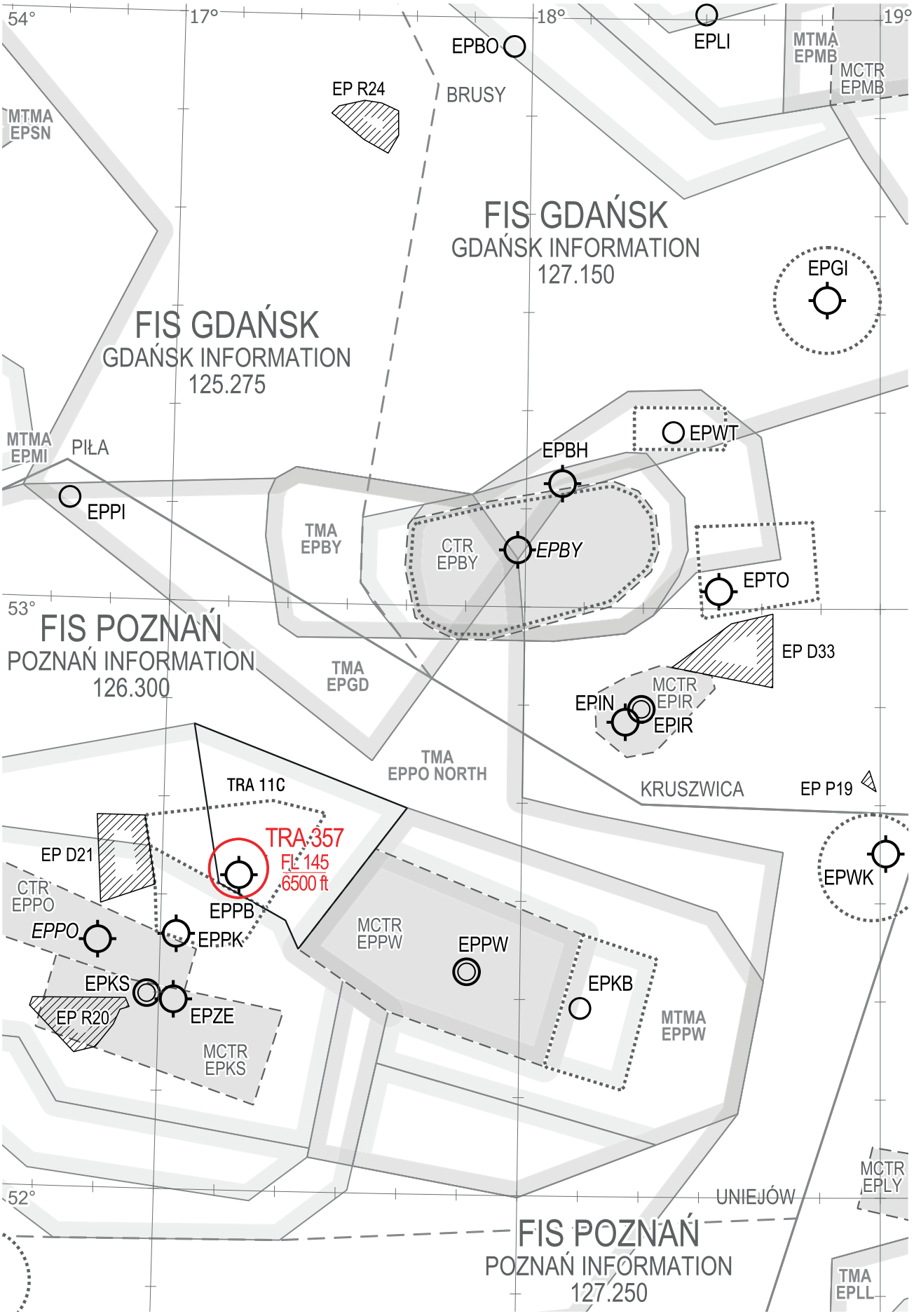
Conflicting flight plans with the active EPTR357 area will not be rejected.

Flights of other aircraft within EPTR357 during jumping are not allowed. During the remaining time, air traffic can be performed upon agreement and coordination with POZNAŃ APP.

Detailed information on the actual activity time of the area will be available from AMC Poland (ASM-3), phone: +48-22-574-5733 – 35.

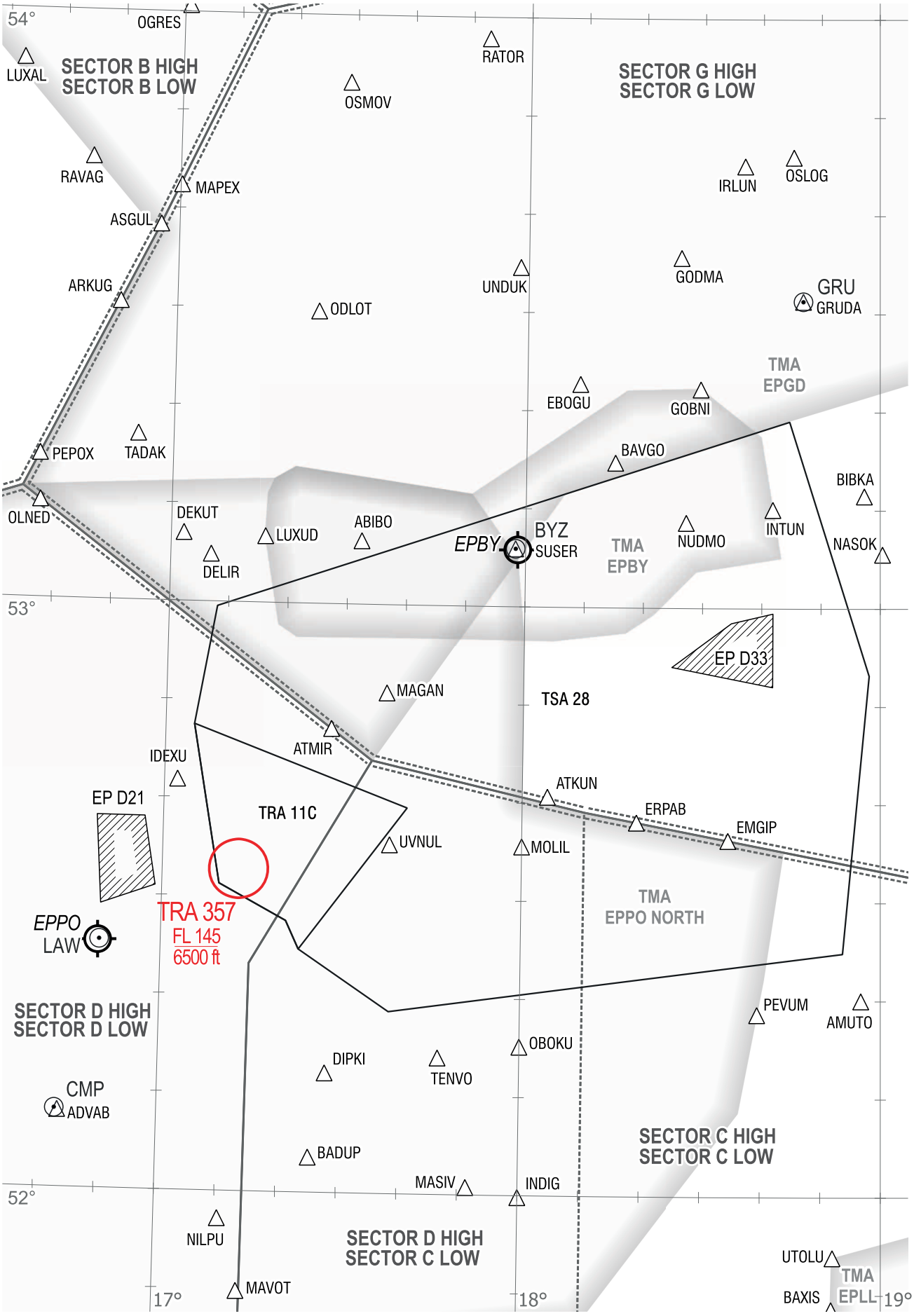
See: graphical Appendix.

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC SECTORS

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

DATA PUBLIKACJI / PUBLICATION DATE	OBOWIĄZUJE OD / EFFECTIVE FROM	NAZWA AIRAC / AIRAC NAME
17 APR 2025	15 MAY 2025	AIRAC AMDT 05/25

ZAWARTOŚĆ ZMIANY

GEN:

- aktualizacja dni ustawowo wolnych od pracy;
- aktualizacja znaków na mapach;
- aktualizacja danych meteorologicznych: dane kontaktowe, dokumentacja, rodzaje prognoz;
- aktualizacja lokalizacji jednostek SAR w FIR Warszawa;
- zmiany edytorskie.

ENR:

- aktualizacja informacji dot. przepisów wykonywania lotu z widocznością;
- aktualizacja przepisów dotyczących utraty łączności oraz procedur awaryjnych;
- aktualizacja strefy EPTR29Z;
- zmiana częstotliwości służb ATS dla wszystkich publikowanych lotnisk wojskowych;
- wprowadzenie informacji o lokalizacji dział przeciwgradowych;
- wprowadzenie informacji o nowych przeszkodach lotniczych: maszt Bełżyce, maszt Brojce, turbina wiatrowa Lądek, maszt Leżajsk (Grodzisko Górne), maszt Słupia, komin Żory;
- aktualizacja informacji o przeszkodzie lotniczej: farma wiatrowa Jastrawie;
- wycofanie informacji o przeszkodzie lotniczej: maszt Sąpolno;
- informacje o wyżej wymienionych przeszkodach dostępne są w cyfrowych zbiorach danych:

AMENDMENT CONTENTS

GEN:

- public holidays updated;
- chart symbols updated;
- meteorological data updated: contact details, documentation, forecast types;
- SAR units location within FIR Warszawa updated;
- editorial changes.

ENR:

- information on visual flight rules updated;
- communication failure rules and emergency procedures updated;
- EPTR29Z area updated;
- ATS FREQ for all published military aerodromes changed;
- information on location of anti-hail cannons introduced;
- information on new aeronautical obstacles introduced: Bełżyce mast, Brojce mast, Lądek wind turbine, Leżajsk mast (Grodzisko Górne), Słupia mast, Żory chimney;
- information on aeronautical obstacle updated: Jastrawie wind farm;
- information on aeronautical obstacle withdrawn: Sąpolno mast;
- information about the above mentioned obstacles are available only in digital data sets:

Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD - digital obstacle data for Area 1 (.csv).

Zbiór danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD - cyfrowe dane o przeszkodach dla strefy 1 (.csv).
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.

https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.

- zmiany edytorskie.

- editorial changes.

AD:

AD:

- aktualizacja zwolnień, odstępstw, przypadków równoważnego poziomu bezpieczeństwa, specjalnych warunków, w tym ograniczeń w odniesieniu do korzystania z lotniska KRAKÓW/Balice (EPKK);

- exemptions, derogations, cases of equivalent level of safety, special conditions, including limitations with regard to the use of KRAKÓW/Balice (EPKK) aerodrome;

- aktualizacja informacji o lotniskach:

- information on the aerodromes updated:

1. Bydgoszcz (EPBY) - procedury LVP;
2. Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) - temperatura odniesienia, dane meteorologiczne, procedury łączności dla lotów IFR;
3. Kraków/Balice (EPKK) - dane meteorologiczne, DCL, procedury łączności dla lotów IFR;
4. Katowice-Pyrzowice (EPKT) - dane meteorologiczne, procedury łączności dla lotów IFR;
5. Lublin (EPLB) - dane meteorologiczne, procedury łączności dla lotów IFR, mapa operacyjna do lotów z widocznością;
6. Łódź (EPLL) - dane kontaktowe, środki załadowcze, urządzenia do oczyszczania, środki chemiczne stosowane do odladzania, dane meteorologiczne, pokrycie ILS GP, procedury łączności dla lotów IFR;
7. WARSZAWA/Modlin (EPMO) - dane meteorologiczne, procedury łączności dla lotów IFR;
8. POZNAŃ/Ławica (EPPO) - dane meteorologiczne, procedury łączności dla lotów IFR, wprowadzenie zmniejszonych minimów separacji na RWY 10/28, procedury LVP;
9. Rzeszów-Jasionka (EPRZ) - dane meteorologiczne, procedury łączności dla lotów IFR, mapa operacyjna do lotów z widocznością;
10. Szczecin-Goleniów (EPSC) - dane meteorologiczne, mapa operacyjna do lotów z widocznością;
11. Warszawa-Radom (EPRA) - procedury łączności dla lotów IFR;
12. Chopina w Warszawie (EPWA) - przeszkody lotniskowe, procedury łączności dla lotów IFR, wprowadzenie procedur dla lotów specjalnych VFR;
13. Wrocław - Strachowice (EPWR) - dane meteorologiczne, procedury łączności dla lotów IFR;
14. Zielona Góra/Babimost (EPZG) - dane meteorologiczne;

1. Bydgoszcz (EPBY) - LVP;
2. Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) - reference temperature, meteorological data, radio communication procedures for IFR flights;
3. Kraków/Balice (EPKK) - meteorological data, DCL, radio communication procedures for IFR flights;
4. Katowice-Pyrzowice (EPKT) - meteorological data, radio communication procedures for IFR flights;
5. Lublin (EPLB) - meteorological data, radio communication procedures for IFR flights, Visual Operation Chart;
6. Łódź (EPLL) - contact details, cargo-handling facilities, clearing equipment, chemical agents used in de-icing, meteorological data, ILS GP coverage; radio communication procedures for IFR flights;
7. WARSZAWA/Modlin (EPMO) - meteorological data, radio communication procedures for IFR flights;
8. POZNAŃ/Ławica (EPPO) - meteorological data, radio communication procedures for IFR flights, reduced separation minima on RWY 10/28 introduced, LVP;
9. Rzeszów-Jasionka (EPRZ) - meteorological data, radio communication procedures for IFR flights, Visual Operation Chart;
10. Szczecin-Goleniów (EPSC) - meteorological data, Visual Operation Chart;
11. Warszawa-Radom (EPRA) - radio communication procedures for IFR flights;
12. Chopina w Warszawie (EPWA) - aerodrome obstacles, meteorological data, radio communication procedures for IFR flights, special VFR flights procedures introduced;
13. Wrocław - Strachowice (EPWR) - meteorological data, radio communication procedures for IFR flights;
14. Zielona Góra/Babimost (EPZG) - meteorological data;

- zmiany edytorskie.

- editorial changes.

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
GEN 0.2 - 1	17 APR 2025	GEN 0.2 - 1	15 MAY 2025
GEN 0.3 - 1	17 APR 2025	GEN 0.3 - 1	15 MAY 2025
GEN 0.3 - 3	17 APR 2025	GEN 0.3 - 3	15 MAY 2025
GEN 0.3 - 5	17 APR 2025	GEN 0.3 - 5	15 MAY 2025
GEN 0.3 - 6	17 APR 2025	GEN 0.3 - 6	15 MAY 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
		GEN 0.3 - 7	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 1	17 APR 2025	GEN 0.4 - 1	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 2	17 APR 2025	GEN 0.4 - 2	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 3	17 APR 2025	GEN 0.4 - 3	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 4	17 APR 2025	GEN 0.4 - 4	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 5	17 APR 2025	GEN 0.4 - 5	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 6	17 APR 2025	GEN 0.4 - 6	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 7	17 APR 2025	GEN 0.4 - 7	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 8	17 APR 2025	GEN 0.4 - 8	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 9	17 APR 2025	GEN 0.4 - 9	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 10	17 APR 2025	GEN 0.4 - 10	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 11	17 APR 2025	GEN 0.4 - 11	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 12	17 APR 2025	GEN 0.4 - 12	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 13	17 APR 2025	GEN 0.4 - 13	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 14	17 APR 2025	GEN 0.4 - 14	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 15	17 APR 2025	GEN 0.4 - 15	15 MAY 2025
GEN 0.4 - 16	17 APR 2025	GEN 0.4 - 16	15 MAY 2025
GEN 0.6 - 17	17 APR 2025	GEN 0.6 - 17	15 MAY 2025
GEN 2.1 - 3	17 APR 2025	GEN 2.1 - 3	15 MAY 2025
GEN 2.3 - 1	17 APR 2025	GEN 2.3 - 1	15 MAY 2025
GEN 2.3 - 2	17 APR 2025	GEN 2.3 - 2	15 MAY 2025
GEN 2.3 - 3	17 APR 2025	GEN 2.3 - 3	15 MAY 2025
GEN 2.3 - 4	17 APR 2025	GEN 2.3 - 4	15 MAY 2025
GEN 2.3 - 5	17 APR 2025	GEN 2.3 - 5	15 MAY 2025
GEN 2.3 - 6	17 APR 2025	GEN 2.3 - 6	15 MAY 2025
GEN 2.3 - 7	17 APR 2025	GEN 2.3 - 7	15 MAY 2025
GEN 2.3 - 8	17 APR 2025	GEN 2.3 - 8	15 MAY 2025
GEN 2.3 - 9	17 APR 2025	GEN 2.3 - 9	15 MAY 2025
GEN 2.3 - 10	17 APR 2025	GEN 2.3 - 10	15 MAY 2025
GEN 2.3 - 11	17 APR 2025	GEN 2.3 - 11	15 MAY 2025
GEN 2.3 - 12	17 APR 2025	GEN 2.3 - 12	15 MAY 2025
GEN 2.3 - 13	17 APR 2025		
GEN 2.3 - 14	17 APR 2025		
GEN 2.4 - 2	17 APR 2025	GEN 2.4 - 2	15 MAY 2025
GEN 2.4 - 3	17 APR 2025	GEN 2.4 - 3	15 MAY 2025
GEN 3.2 - 3	17 APR 2025	GEN 3.2 - 3	15 MAY 2025
GEN 3.2 - 4	17 APR 2025	GEN 3.2 - 4	15 MAY 2025
GEN 3.2 - 5	17 APR 2025	GEN 3.2 - 5	15 MAY 2025
GEN 3.2 - 6	17 APR 2025	GEN 3.2 - 6	15 MAY 2025
GEN 3.2 - 7	17 APR 2025	GEN 3.2 - 7	15 MAY 2025
GEN 3.2 - 11	17 APR 2025	GEN 3.2 - 11	15 MAY 2025
GEN 3.2 - 12	17 APR 2025	GEN 3.2 - 12	15 MAY 2025
GEN 3.2 - 13	17 APR 2025	GEN 3.2 - 13	15 MAY 2025
GEN 3.2 - 14	17 APR 2025	GEN 3.2 - 14	15 MAY 2025
GEN 3.2 - 15	17 APR 2025	GEN 3.2 - 15	15 MAY 2025
GEN 3.2 - 18	17 APR 2025	GEN 3.2 - 18	15 MAY 2025
GEN 3.5 - 2	17 APR 2025	GEN 3.5 - 2	15 MAY 2025
GEN 3.5 - 15	17 APR 2025	GEN 3.5 - 15	15 MAY 2025
GEN 3.5 - 16	17 APR 2025	GEN 3.5 - 16	15 MAY 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
GEN 3.5 - 17	17 APR 2025	GEN 3.5 - 17	15 MAY 2025
GEN 3.5 - 18	17 APR 2025	GEN 3.5 - 18	15 MAY 2025
GEN 3.5 - 19	17 APR 2025	GEN 3.5 - 19	15 MAY 2025
GEN 3.5 - 20	17 APR 2025	GEN 3.5 - 20	15 MAY 2025
GEN 3.5 - 21	17 APR 2025	GEN 3.5 - 21	15 MAY 2025
GEN 3.6 - 4	17 APR 2025	GEN 3.6 - 4	15 MAY 2025
GEN 3.6 - 5	17 APR 2025	GEN 3.6 - 5	15 MAY 2025
GEN 3.6 - 6	17 APR 2025	GEN 3.6 - 6	15 MAY 2025
GEN 3.6 - 7	17 APR 2025		
ENR 0.6 - 4	17 APR 2025	ENR 0.6 - 4	15 MAY 2025
ENR 0.6 - 10	17 APR 2025	ENR 0.6 - 10	15 MAY 2025
ENR 0.6 - 17	17 APR 2025	ENR 0.6 - 17	15 MAY 2025
ENR 0.6 - 18	17 APR 2025	ENR 0.6 - 18	15 MAY 2025
ENR 1.2 - 2	17 APR 2025	ENR 1.2 - 2	15 MAY 2025
ENR 1.2 - 4	17 APR 2025	ENR 1.2 - 4	15 MAY 2025
ENR 1.6 - 1	17 APR 2025	ENR 1.6 - 1	15 MAY 2025
ENR 1.6 - 2	17 APR 2025	ENR 1.6 - 2	15 MAY 2025
ENR 1.6 - 3	17 APR 2025	ENR 1.6 - 3	15 MAY 2025
ENR 1.6 - 4	17 APR 2025	ENR 1.6 - 4	15 MAY 2025
		ENR 1.14.1 - 1	15 MAY 2025
		ENR 1.14.1 - 2	15 MAY 2025
ENR 1.14.2 - 5	17 APR 2025	ENR 1.14.2 - 5	15 MAY 2025
ENR 1.14.2 - 6	17 APR 2025	ENR 1.14.2 - 6	15 MAY 2025
		ENR 1.14.2 - 7	15 MAY 2025
		ENR 1.14.2 - 8	15 MAY 2025
		ENR 1.14.3 - 9	15 MAY 2025
		ENR 1.14.3 - 10	15 MAY 2025
ENR 2.1.1 - 6	17 APR 2025	ENR 2.1.1 - 6	15 MAY 2025
ENR 2.1.1 - 7	17 APR 2025	ENR 2.1.1 - 7	15 MAY 2025
ENR 2.1.1 - 8	17 APR 2025	ENR 2.1.1 - 8	15 MAY 2025
ENR 2.1.1 - 29	17 APR 2025	ENR 2.1.1 - 29	15 MAY 2025
ENR 2.1.1 - 30	17 APR 2025	ENR 2.1.1 - 30	15 MAY 2025
ENR 2.1.1 - 31	17 APR 2025	ENR 2.1.1 - 31	15 MAY 2025
ENR 2.1.1 - 32	17 APR 2025	ENR 2.1.1 - 32	15 MAY 2025
ENR 2.1.1 - 33	17 APR 2025	ENR 2.1.1 - 33	15 MAY 2025
ENR 2.1.1 - 34	17 APR 2025	ENR 2.1.1 - 34	15 MAY 2025
ENR 2.1.1 - 35	17 APR 2025	ENR 2.1.1 - 35	15 MAY 2025
ENR 2.1.1 - 36	17 APR 2025	ENR 2.1.1 - 36	15 MAY 2025
ENR 2.1.2 - 2	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 2	15 MAY 2025
ENR 2.1.2 - 3	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 3	15 MAY 2025
ENR 2.1.2 - 4	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 4	15 MAY 2025
ENR 2.1.2 - 5	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 5	15 MAY 2025
ENR 2.1.2 - 7	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 7	15 MAY 2025
ENR 2.1.2 - 8	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 8	15 MAY 2025
ENR 2.1.2 - 9	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 9	15 MAY 2025
ENR 2.1.2 - 10	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 10	15 MAY 2025
ENR 2.1.2 - 11	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 11	15 MAY 2025
ENR 2.1.2 - 12	17 APR 2025	ENR 2.1.2 - 12	15 MAY 2025
ENR 2.1.3 - 2	17 APR 2025	ENR 2.1.3 - 2	15 MAY 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
ENR 2.1.3 - 3	17 APR 2025	ENR 2.1.3 - 3	15 MAY 2025
ENR 2.1.3 - 4	17 APR 2025	ENR 2.1.3 - 4	15 MAY 2025
ENR 2.2.1 - 1	17 APR 2025	ENR 2.2.1 - 1	15 MAY 2025
ENR 2.2.1 - 21	17 APR 2025	ENR 2.2.1 - 21	15 MAY 2025
ENR 2.2.1 - 22	17 APR 2025	ENR 2.2.1 - 22	15 MAY 2025
ENR 2.2.1 - 23	17 APR 2025	ENR 2.2.1 - 23	15 MAY 2025
ENR 2.2.1 - 24	17 APR 2025	ENR 2.2.1 - 24	15 MAY 2025
ENR 2.2.1 - 25	17 APR 2025	ENR 2.2.1 - 25	15 MAY 2025
ENR 2.2.1 - 26	17 APR 2025	ENR 2.2.1 - 26	15 MAY 2025
ENR 2.2.1 - 27	17 APR 2025	ENR 2.2.1 - 27	15 MAY 2025
ENR 3.2.1 L71 - 1	17 APR 2025	ENR 3.2.1 L71 - 1	15 MAY 2025
ENR 3.2.1 M985 - 1	17 APR 2025	ENR 3.2.1 M985 - 1	15 MAY 2025
ENR 3.2.1 N133 - 1	17 APR 2025	ENR 3.2.1 N133 - 1	15 MAY 2025
ENR 3.2.1 N133 - 2	17 APR 2025	ENR 3.2.1 N133 - 2	15 MAY 2025
ENR 3.2.1 N133 - 3	17 APR 2025	ENR 3.2.1 N133 - 3	15 MAY 2025
ENR 3.2.1 N133 - 4	17 APR 2025	ENR 3.2.1 N133 - 4	15 MAY 2025
ENR 3.2.1 T871 - 1	17 APR 2025	ENR 3.2.1 T871 - 1	15 MAY 2025
ENR 3.2.1 Z95 - 1	17 APR 2025	ENR 3.2.1 Z95 - 1	15 MAY 2025
ENR 3.2.1 Z172 - 1	17 APR 2025	ENR 3.2.1 Z172 - 1	15 MAY 2025
ENR 3.2.1 Z179 - 1	17 APR 2025	ENR 3.2.1 Z179 - 1	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 6	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 6	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 7	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 7	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 8	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 8	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 9	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 9	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 10	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 10	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 11	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 11	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 12	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 12	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 13	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 13	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 40	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 40	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 41	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 41	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 42	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 42	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 43	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 43	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 44	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 44	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 45	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 45	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 46	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 46	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 47	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 47	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 48	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 48	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 49	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 49	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 54	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 54	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 68	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 68	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 70	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 70	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 71	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 71	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 98	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 98	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 99	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 99	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 134	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 134	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 136	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 136	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 137	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 137	15 MAY 2025
ENR 5.2.1.2 - 138	17 APR 2025	ENR 5.2.1.2 - 138	15 MAY 2025
ENR 5.3.2 - 1	17 APR 2025	ENR 5.3.2 - 1	15 MAY 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
ENR 5.3.2 - 2	17 APR 2025	ENR 5.3.2 - 2	15 MAY 2025
ENR 5.3.2 - 3	17 APR 2025	ENR 5.3.2 - 3	15 MAY 2025
ENR 5.3.2 - 4	17 APR 2025	ENR 5.3.2 - 4	15 MAY 2025
ENR 5.3.2 - 5	17 APR 2025	ENR 5.3.2 - 5	15 MAY 2025
ENR 5.5 - 29	17 APR 2025	ENR 5.5 - 29	15 MAY 2025
ENR 5.5 - 33	17 APR 2025	ENR 5.5 - 33	15 MAY 2025
ENR 5.5 - 34	17 APR 2025	ENR 5.5 - 34	15 MAY 2025
ENR 6 - 1	17 APR 2025	ENR 6 - 1	15 MAY 2025
ENR 6 - 2	17 APR 2025	ENR 6 - 2	15 MAY 2025
ENR 6.1 - 1	17 APR 2025	ENR 6.1 - 1	15 MAY 2025
AD 1.3 - 6	17 APR 2025	AD 1.3 - 6	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 1	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 1	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 2	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 2	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 3	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 3	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 4	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 4	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 5	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 5	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 6	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 6	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 7	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 7	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 8	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 8	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 9	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 9	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 10	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 10	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 11	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 11	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 12	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 12	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 13	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 13	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 14	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 14	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 15	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 15	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 16	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 16	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 17	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 17	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 18	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 18	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 19	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 19	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 20	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 20	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 21	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 21	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 22	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 22	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 23	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 23	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 24	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 24	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 25	17 APR 2025	AD 1.5.1 - 25	15 MAY 2025
AD 1.5.1 - 26	17 APR 2025		
AD 2 EPBY 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPBY 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPBY 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 13	15 MAY 2025
AD 2 EPBY 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 14	15 MAY 2025
AD 2 EPBY 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 20	15 MAY 2025
AD 2 EPBY 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 21	15 MAY 2025
AD 2 EPBY 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPBY 1 - 23	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 27	17 APR 2025	AD 2 EPGD 1 - 27	15 MAY 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPKK 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 10	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 16	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 17	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 18	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 19	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 20	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 21	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 22	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 23	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 24	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 24	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 25	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 25	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 26	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 26	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 27	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 27	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 28	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 28	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 29	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 29	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 30	17 APR 2025	AD 2 EPKK 1 - 30	15 MAY 2025
		AD 2 EPKK 1 - 31	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 4	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 5	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 6	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 7	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 8	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 9	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 10	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 12	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 14	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 16	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 24	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 24	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 25	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 25	15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 26	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 26	15 MAY 2025
AD 2 EPLB 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPLB 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPLB 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 8	15 MAY 2025
AD 2 EPLB 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 16	15 MAY 2025
AD 2 EPLB 1 - 24	17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 24	15 MAY 2025
AD 2 EPLB 13 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLB 13 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 4	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 5	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 6	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 7	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 8	15 MAY 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPLL 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 9	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 13	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 16	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 16	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 17	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 18	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 19	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 20	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 21	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 22	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 23	15 MAY 2025
AD 2 EPLL 1 - 24	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 24	15 MAY 2025
AD 2 EPMO 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPMO 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPMO 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPMO 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 22	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 26	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 26	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 27	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 27	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 28	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 28	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 29	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 29	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 30	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 30	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 31	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 31	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 32	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 32	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 33	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 33	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 34	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 34	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 35	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 35	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 36	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 36	15 MAY 2025
		AD 2 EPPO 1 - 37	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 4	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 5	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 6	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 7	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 8	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 9	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 10	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 12	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 19	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 19	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 20	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 21	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 22	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 23	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 23	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 24	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 24	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 25	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 25	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 26	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 26	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 27	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 27	15 MAY 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPRA 1 - 28	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 28	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 29	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 29	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 30	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 30	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRZ 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPRZ 1 - 5	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPRZ 1 - 10	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPRZ 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPRZ 1 - 21	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 1 - 28	17 APR 2025	AD 2 EPRZ 1 - 28	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 12 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRZ 12 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 12 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPRZ 12 - 2	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 13 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRZ 13 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPSC 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPSC 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPSC 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 8	15 MAY 2025
AD 2 EPSC 1 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 9	15 MAY 2025
AD 2 EPSC 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 10	15 MAY 2025
AD 2 EPSC 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPSC 1 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 12	15 MAY 2025
AD 2 EPSC 1 - 18	17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 18	15 MAY 2025
AD 2 EPSC 13 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSC 13 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPSY 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPSY 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 4	15 MAY 2025
AD 2 EPSY 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 13	15 MAY 2025
AD 2 EPSY 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 14	15 MAY 2025
AD 2 EPSY 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 15	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 12	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 13	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 21	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 41	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 41	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 46	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 46	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 47	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 47	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 48	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 48	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 49	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 49	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 50	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 50	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 51	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 51	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 52	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 52	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 53	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 53	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 54	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 54	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 55	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 55	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 56	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 56	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 57	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 57	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 58	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 58	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 59	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 59	15 MAY 2025
AD 2 EPWA 1 - 60	17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 60	15 MAY 2025
AD 2 EPWR 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPWR 1 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPWR 1 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 10	15 MAY 2025

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPWR 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPWR 1 - 12	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 12	15 MAY 2025
AD 2 EPWR 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 13	15 MAY 2025
AD 2 EPWR 1 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 14	15 MAY 2025
AD 2 EPWR 1 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 15	15 MAY 2025
AD 2 EPWR 1 - 30	17 APR 2025	AD 2 EPWR 1 - 30	15 MAY 2025
AD 2 EPZG 1 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPZG 1 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPZG 1 - 8	15 MAY 2025

1) NASTĘPUJĄCE NOTAM SĄ WPROWADZONE DO AIP POLSKA TĄ ZMIANĄ: P0762/25, M0289/25, N0843/25, N0843/25, N0873/25, N0972/25, N0973/25, N1800/25, N1946/25, L0617/25, L0633/25, L0635/25.

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

3) AIC POZOSTAJĄCE W MOCY:
01/24, 04/24, 05/24, 06/24, 07/24.

4) POPRAWKI RĘCZNE: PATRZ GEN 0.5.

5) ZAZNACZYĆ WPROWADZENIE ZMIANY NA STRONACH GEN 0.2.

1) THE FOLLOWING NOTAM ARE INCORPORATED INTO AIP POLAND WITH THIS AMENDMENT: A0762/25, C0289/25, D0843/25, D0843/25, D0873/25, D0972/25, D0973/25, D1800/25, D1946/25, H0617/25, H0633/25, H0635/25.

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

3) THE AIC REMAINING IN FORCE:
01/24, 04/24, 05/24, 06/24, 07/24.

4) HAND AMENDMENTS: SEE GEN 0.5.

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

GEN 0.2 WYKAZ ZMIAN DO AIP

GEN 0.2 RECORD OF AIP AMENDMENTS

ZMIANA AIRAC / AIRAC AIP AMENDMENT			
Nr/Nr	***Data publikacji/ Publication date***	***Data wejścia w życie/Effective date***	***Wstawiony przez/Inserted by***
AIRAC AMDT 04/25	20 MAR 2025	17 APR 2025	NIL
AIRAC AMDT 05/25	17 APR 2025	15 MAY 2025	NIL

GEN 0.3 WYKAZ SUPLEMENTÓW DO AIP

GEN 0.3 RECORD OF AIP SUPPLEMENTS

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
62/23	Brak oświetlenia przeszkodowego grupy przeszkód lotniczych Siechnice No obstacle lighting of the Siechnice aeronautical obstacle group	**ENR 5.4**	**15 JUN 2023 31 DEC 2024 EST**	**17 APR 2025**
111/23	Częściowe wyłączenie z eksploatacji APN GA4 na lotnisku WARSZAWA/ Modlin (EPMO) APN GA4 partially withdrawn from use at WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome	**AD 2 EPMO**	**02 NOV 2023 31 AUG 2024 EST**	**23 JAN 2025**
115/23	Tymczasowa przeszkoda lotnicza - Warszawa Temporary aeronautical obstacle - Warszawa	**ENR 5.4**	**02 NOV 2023 31 DEC 2024 EST**	**20 FEB 2025**
09/24	Działalność lotnictwa wojskowego w rejonie Rzeszowa Military aviation activity in the vicinity of Rzeszów	**ENR 5**	**25 JAN 2024 31 DEC 2024**	**20 FEB 2025**
11/24	Szkolenie spadochronowe 6. Brygady Powietrznodesantowej Parachuting training of the 6th Airborne Brigade	**ENR 5**	**26 JAN 2024 31 DEC 2024**	**01 JAN 2025**
14/24	Loty UAV pomiędzy miastami Turek oraz Kalisz UAV flights between Turek and Kalisz	**ENR 5**	**22 FEB 2024 19 FEB 2025**	**20 FEB 2025**
17/24	Szkolenie lotnicze JW 4101 – Skoki spadochronowe oraz loty UAV Aerial training of Military Unit 4101 – Parachute jumping and UAV flights	**ENR 5**	**22 FEB 2024 31 DEC 2024**	**01 JAN 2025**
39/24	Loty UAV - NOWA DĘBA UAV flights - NOWA DĘBA	**ENR 5**	**18 APR 2024 31 DEC 2024**	**01 JAN 2025**
40/24	Loty szkolne i treningowe samolotów wojskowych w rejonie Mińska Mazowieckiego Military training flights in the vicinity of Mińsk Mazowiecki	**ENR 5**	**19 APR 2024 16 APR 2025**	**17 APR 2025**
41/24	Zabezpieczenie lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego Safeguarding glider flights of Warszawski Aero Club	**ENR 5**	**18 APR 2024 16 APR 2025**	**17 APR 2025**
43/24	Loty wojskowych UAV typu MALE oraz HALE Military MALE and HALE UAV flights	**ENR 5**	**18 APR 2024 22 JAN 2025**	**20 FEB 2025**
45/24	Działania lotnictwa wojskowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa Military aviation activities to ensure the security of the state	**ENR 5**	**18 APR 2024 22 JAN 2025**	**20 FEB 2025**
48/24	Loty szkolne i treningowe UAV Wojsk Obrony Terytorialnej UAV training flights of Territorial Defence Force	**ENR 5**	**18 APR 2024 19 MAR 2025**	**20 MAR 2025**
49/24	Loty treningowe UAV BVLOS UAV BVLOS training flights	**ENR 5**	**18 APR 2024 19 MAR 2025**	**20 MAR 2025**
53/24	Działania lotnictwa wojskowego w rejonie Warszawy w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa Military aviation activities within the Warsaw area to ensure the security of the State	**ENR 5**	**16 MAY 2024 22 JAN 2025**	**20 FEB 2025**
55/24	Zmiana parametrów PCN dla TWY i APN na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Change of PCN parameters for TWYs and APN at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**16 MAY 2024 31 MAY 2025 EST**	**17 APR 2025**
57/24	Szkolenie lotnicze 1. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego Flight training of the 1st Tactical Air Wing	**ENR 5**	**16 MAY 2024 14 MAY 2025**	**15 MAY 2025**
60/24	Loty UAV z lotniska Powidz (EPPW) UAV flights from Powidz (EPPW) aerodrome	**ENR 5**	**16 MAY 2024 31 DEC 2024**	**01 JAN 2025**
64/24	Loty UAV w rejonie Przemyśla UAV flights in the vicinity of Przemyśl	**ENR 5**	**13 JUN 2024 22 JAN 2025**	**20 FEB 2025**
65/24	Loty szybowcowe w rejonie lądowiska Milewo (EPMX) Glider flights in the vicinity of Milewo (EPMX) airfield	**ENR 5**	**13 JUN 2024 31 DEC 2024**	**01 JAN 2025**
69/24	Oddanie do użytku TWY B1 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) TWY B1 at Warsaw Chopin Airport (EPWA) put into operational use	**AD 2 EPWA**	**13 JUN 2024 30 JUN 2025 EST**	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
126/24	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S25 i sezonie zimowym W25 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome during the summer season S25 and winter season W25	**AD 2 EPKT**	**31 MAR 2025 30 OCT 2025**	
127/24	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S26 i sezonie zimowym W26 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome during the summer season S26 and winter season W26	**AD 2 EPKT**	**30 MAR 2026 26 OCT 2026**	**17 APR 2025**
129/24	Procedura „Intersection take-off" z użyciem TWY S2 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Intersection take-off procedure with the use of TWY S2 at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**31 OCT 2024 31 DEC 2025 EST**	
130/24	Prace budowlane na lotnisku Szczecin - Goleniów (EPSC) Construction works at Szczecin - Goleniów (EPSC) aerodrome	**AD 2 EPSC**	**31 OCT 2024 30 SEP 2025 EST**	
133/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Łódź (EPLL) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome	**AD 2 EPLL**	**28 NOV 2024 10 JUL 2025 EST**	**15 MAY 2025**
134/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**28 NOV 2024 23 JAN 2025 EST**	**23 JAN 2025**
135/24	Loty szkoleniowe UAV 11. Małopolskiej Brygady Obrony Terytorialnej UAV training flights of 11th Małopolska Territorial Defence Brigade	**ENR 5**	**01 JAN 2025 31 DEC 2025**	
136/24	Loty UAV w rejonie Kłodzka UAV flights in the vicinity of Kłodzko	**ENR 5**	**01 JAN 2025 31 DEC 2025**	
137/24	Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby wprowadzenia procedur podejścia w oparciu o GNSS na lotnisku Darłowo (EPDA) Temporary reserved area for purposes of implementing GNSS-based approach procedures at Darłowo (EPDA) aerodrome	**ENR 5**	**28 NOV 2024 27 NOV 2025**	
138/24	Tymczasowa zmiana lokalizacji jednostki ASAR Location of an ASAR unit temporarily changed	**GEN 3.6**	**28 NOV 2024 31 DEC 2025 EST**	
139/24	Nowa przeszkoda lotnicza w rejonie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) New aeronautical obstacle in the vicinity of Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome	**AD 2 EPGD**	**28 NOV 2024 30 OCT 2025 EST**	
140/24	Prace budowlane na lotnisku Kraków/Balice (EPKK) Construction works at Kraków/Balice (EPKK) aerodrome	**AD 2 EPKK**	**28 NOV 2024 31 JAN 2025 EST**	
141/24	Ograniczenia w dostępności TWY M1 na lotnisku Warszawa - Radom (EPRA) Restrictions in TWY M1 availability at Warszawa - Radom (EPRA) aerodrome	**AD 2 EPRA**	**28 NOV 2024 31 MAR 2025 EST**	
142/24	Ćwiczenia wojskowe w rejonie poligonu Ustka Military exercises in the vicinity of Ustka training centre	**ENR 5**	**28 NOV 2024 31 DEC 2025**	
143/24	Nowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) New aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**28 NOV 2024 31 DEC 2025 EST**	**20 MAR 2025**
01/25	Częściowe wyłączenie z eksploatacji APN GA4 na lotnisku WARSZAWA/Modlin (EPMO) APN GA4 partially withdrawn from use at WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome	**AD 2 EPMO**	**23 JAN 2025 31 DEC 2025 EST**	
02/25	Loty UAV w rejonie m. Ustka UAV flights in the vicinity of Ustka	**ENR 5**	**23 JAN 2025 06 AUG 2025**	
03/25	Prace budowlane na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) Construction works at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome	**AD 2 EPKT**	**23 JAN 2025 31 DEC 2026 EST**	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
23/25	Loty wojskowych UAV typu MALE oraz HALE Military MALE and HALE UAV flights	**ENR 5**	**20 FEB 2025 22 JAN 2026**	
24/25	Loty UAV w rejonie Przemyśla UAV flights in the vicinity of Przemyśl	**ENR 5**	**20 FEB 2025 22 JAN 2026**	
25/25	Tymczasowe strefy oczekiwania w procedurach STAR dla lotniska Wrocław-Strachowice (EPWR) Temporary holding areas in STAR procedures for Wrocław-Strachowice (EPWR) aerodrome	**AD 2 EPWR**	**20 MAR 2025 20 MAR 2027**	
26/25	Szkolenie lotnicze 1. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego Flight training of the 1st Tactical Air Wing	**ENR 5**	**15 APR 2025 12 SEP 2025**	
27/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**20 MAR 2025 17 APR 2025 EST**	**17 APR 2025**
28/25	Budowa obiektu radionawigacyjnego ILS/DME na lotnisku Bydgoszcz (EPBY) Construction of ILS/DME facility at Bydgoszcz (EPBY) aerodrome	**AD 2 EPBY**	**20 MAR 2025 01 OCT 2025 EST**	
29/25	Prace budowlane na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Construction works at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**20 MAR 2025 31 JAN 2027 EST**	**17 APR 2025**
30/25	Loty operacyjne UAV JW 4724 UAV operational flights of Military Unit 4724	**ENR 5**	**20 MAR 2025 18 MAR 2026**	**15 MAY 2025**
31/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**17 APR 2025 15 MAY 2025 EST**	**15 MAY 2025**
32/25	Tymczasowa przeszkoda lotnicza w rejonie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Temporary aeronautical obstacle in the vicinity of Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) aerodrome	**AD 2 EPGD**	**17 APR 2025 03 SEP 2025**	
33/25	Procedury na wypadek awarii łączności radiowej w FIR Warszawa/FIR EPWW Procedures in case of radio communication failure in FIR Warszawa/ FIR EPWW	**ENR 1.6**	**01 MAY 2025 14 MAY 2025 EST**	**15 MAY 2025**
34/25	Tymczasowe procedury dla lotniska Wrocław-Strachowice (EPWR) podczas Finału Ligi Konferencji UEFA 2024/2025 w piłce nożnej Temporary procedures for Wrocław-Strachowice (EPWR) aerodrome during the UEFA Conference League 2024/2025 Football Final	**AD 2 EPWR**	**26 MAY 2025 29 MAY 2025**	
35/25	Prace budowlane na lotnisku Wrocław-Strachowice (EPWR) Construction works at Wrocław-Strachowice (EPWR) aerodrome	**AD 2 EPWR**	**26 OCT 2025 04 DEC 2025**	
36/25	Przedmistrzostwa Świata Balonów na ogrzane powietrze, Puchar Polski oraz XXV Międzynarodowe Górskie Zawody Balonowe na lotnisku Krosno (EPKR) Pre Worlds Hot Air Balloon Championship, Polish Cup and XXV International Mountain Balloon Competition at Krosno (EPKR) aerodrome	**ENR 5**	**27 APR 2025 05 MAY 2025**	**06 MAY 2025**
37/25	A) 23. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski B) Międzynarodowe Zawody Szybowcowe w Klasie Otwartej - Leszno Cup A) 23th International Polish Gliding Championship B) International Gliding Competition in the Open Class - Leszno Cup	**ENR 5**	**02 MAY 2025 10 AUG 2025**	
38/25	Strefa czasowo rezerwowana w rejonie lotniska Mirosławiec (EPMI) Temporary reserved area in the vicinity of Mirosławiec (EPMI) aerodrome	**ENR 5**	**17 APR 2025 06 AUG 2025**	
39/25	Loty szkolne i treningowe UAV Wojsk Obrony Terytorialnej UAV training flights of Territorial Defence Force	**ENR 5**	**17 APR 2025 15 APR 2026**	
40/25	Szkolenie lotnicze JW 3940 Flight training of Military Unit 3940	**ENR 5**	**17 APR 2025 15 APR 2026**	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
41/25	Niemieckie Zawody Szybowcowe - 2025 German Gliding Contests - 2025	**ENR 5**	**25 APR 2025 22 AUG 2025**	
42/25	Loty szkolne i treningowe samolotów wojskowych w rejonie Mińska Mazowieckiego Military training flights in the vicinity of Mińsk Mazowiecki	**ENR 5**	**17 APR 2025 15 APR 2026**	
43/25	Loty UAV typu MALE - Powidz (EPPW) MALE UAV flights - Powidz (EPPW)	**ENR 5**	**17 APR 2025 15 APR 2026**	
44/25	Szkolenie lotnicze w rejonie Zalewu Sulejowskiego Flight training in the vicinity of Zalew Sulejowski	**ENR 5**	**17 APR 2025 15 APR 2026**	
45/25	Prace budowlane na lotnisku Rzeszów-Jasionka (EPRZ) Construction works at Rzeszów-Jasionka (EPRZ) aerodrome	**AD 2 EPRZ**	**17 APR 2025 15 SEP 2026 EST**	**15 MAY 2025**
46/25	Skoki spadochronowe i loty szkoleniowe w rejonie lądowiska Gryźliny (EPGR) Parachute jumping and training flights in the vicinity of Gryźliny (EPGR) airfield	**ENR 5**	**17 APR 2025 31 DEC 2025**	
47/25	Szybowcowe loty chmurowe i wysokościowe w rejonie lotniska Dajtki k/ Olsztyna (EPOD) Cloud and high-altitude glider flights in the vicinity of Dajtki k/Olsztyna (EPOD) aerodrome	**ENR 5**	**17 APR 2025 15 APR 2026**	
48/25	Loty treningowe UAV BVLOS UAV BVLOS training flights	**ENR 5**	**17 APR 2025 15 APR 2026**	
49/25	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S26 oraz w sezonie zimowym W26 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome during the summer season S26 and winter season W26	**AD 2 EPKT**	**30 MAR 2026 29 OCT 2026**	
50/25	Tymczasowe ograniczenia na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary limitations at Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**17 APR 2025 30 APR 2026 EST**	
51/25	Zmiana parametrów PCN dla TWY i APN na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Change of PCN parameters for TWY and APN at Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**17 APR 2025 31 MAY 2026 EST**	
52/25	Prace budowlane na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Construction works at Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**17 APR 2025 31 JAN 2027 EST**	
53/25	Brak oświetlenia przeszkodowego dla grupy przeszkód lotniczych Siechnice No obstacle lighting of the Siechnice aeronautical obstacle group	**ENR 5.4**	**17 APR 2025 31 DEC 2025 EST**	
54/25	Zmiana parametrów APN 1 na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Change of parameters for APN 1 at Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) aerodrome	**AD 2 EPGD**	**15 MAY 2025 25 DEC 2025**	
55/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Łódź (EPLL) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome	**AD 2 EPLL**	**15 MAY 2025 30 OCT 2025 EST**	
56/25	Prace budowlane na lotnisku Rzeszów-Jasionka (EPRZ) Construction works at Rzeszów-Jasionka (EPRZ) aerodrome	**AD 2 EPRZ**	**15 MAY 2025 15 SEP 2026 EST**	
57/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**15 MAY 2025 12 JUN 2025 EST**	
58/25	Międzynarodowe ćwiczenie BALTOPS 25 BALTOPS 25 international exercise	ENR 5	**05 JUN 2025 20 JUN 2025**	
59/25	Loty operacyjne UAV JW 4724 UAV operational flights of Military Unit 4724	**ENR 5**	**15 MAY 2025 13 MAY 2026**	
60/25	Międzynarodowe Zawody Szybowcowe na lotnisku Nowy Targ (EPNT) International Gliding Competition at Nowy Targ (EPNT) aerodrome	**ENR 5**	**17 MAY 2025 31 MAY 2025**	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
61/25	1. Zgrupowanie treningowe pilotów szybowcowych 2. 15. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie 15-metrowej 3. 53. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów 1. Training camp of glider pilots 2. 15th International Polish Gliding Championship in the 15-metres Class 3. 53rd International Junior Polish Glider Championships	**ENR 5**	**31 MAY 2025** **24 AUG 2025**	
62/25	Szkoleniowe loty szybowcowe i samolotowe oraz skoki spadochronowe Aeroklubu Warszawskiego na lądowisku Chrcynno (EPNC) Glider and aeroplane training flights and parachute jumping of Warszawski Aero Club at Chrcynno (EPNC) airfield	**ENR 5**	**15 MAY 2025** **31 DEC 2025**	
63/25	Szkolenie lotnicze – Wielbark Flight training – Wielbark	**ENR 5**	**15 MAY 2025** **31 DEC 2025**	
64/25	Skoki spadochronowe na potrzeby ćwiczeń wojskowych w rejonie Kąkolewnicy Parachute jumping for the purposes of military exercises in the vicinity of Kąkolewnica	**ENR 5**	**05 JUN 2025** **08 JUN 2025**	
65/25	Zabezpieczenie lotów UAV w rejonie Opola Safeguarding UAV flights in the vicinity of Opole	**ENR 5**	**15 MAY 2025** **30 NOV 2025**	
66/26	Loty UAV w rejonie Włocławka UAV flights in the vicinity of Włocławek	**ENR 5**	**01 JUN 2025** **19 JUN 2025**	
67/25	Tymczasowe przeszkody lotnicze - Warszawa Temporary aeronautical obstacles - Warsaw	**ENR 5.4**	**15 MAY 2025** **30 JUN 2025 EST**	
68/26	Skoki spadochronowe w rejonie lotniska Poznań-Bednary (EPPB) Parachute jumping in the vicinity of Poznań-Bednary (EPPB) aerodrome	**ENR 5**	**15 MAY 2025** **15 APR 2026**	

GEN 0.4 LISTA KONTROLNA STRON AIP / CHECKLIST OF AIP PAGES

GEN 0		1.1 - 3	17 APR 2025	1.7 - 20	17 APR 2025
0.1 - 1	17 APR 2025	1.2 - 1	17 APR 2025	1.7 - 21	17 APR 2025
0.1 - 2	17 APR 2025	1.2 - 2	17 APR 2025	1.7 - 22	17 APR 2025
0.2 - 1	15 MAY 2025	1.2 - 3	17 APR 2025	1.7 - 23	17 APR 2025
0.3 - 1	15 MAY 2025	1.2 - 4	17 APR 2025	1.7 - 24	17 APR 2025
0.3 - 2	17 APR 2025	1.2 - 5	17 APR 2025	1.7 - 25	17 APR 2025
0.3 - 3	15 MAY 2025	1.2 - 6	17 APR 2025	1.7 - 26	17 APR 2025
0.3 - 4	17 APR 2025	1.2 - 7	17 APR 2025	1.7 - 27	17 APR 2025
0.3 - 5	15 MAY 2025	1.2 - 8	17 APR 2025	1.7 - 28	17 APR 2025
0.3 - 6	15 MAY 2025	1.2 - 9	17 APR 2025	1.7 - 29	17 APR 2025
0.3 - 7	15 MAY 2025	1.2 - 10	17 APR 2025	1.7 - 30	17 APR 2025
0.4 - 1	15 MAY 2025	1.3 - 1	17 APR 2025	1.7 - 31	17 APR 2025
0.4 - 2	15 MAY 2025	1.3 - 2	17 APR 2025	1.7 - 32	17 APR 2025
0.4 - 3	15 MAY 2025	1.3 - 3	17 APR 2025	1.7 - 33	17 APR 2025
0.4 - 4	15 MAY 2025	1.3 - 4	17 APR 2025		
0.4 - 5	15 MAY 2025	1.3 - 5	17 APR 2025	**GEN 2**	
0.4 - 6	15 MAY 2025	1.3 - 6	17 APR 2025	2.1 - 1	17 APR 2025
0.4 - 7	15 MAY 2025	1.3 - 7	17 APR 2025	2.1 - 2	17 APR 2025
0.4 - 8	15 MAY 2025	1.3 - 8	17 APR 2025	2.1 - 3	15 MAY 2025
0.4 - 9	15 MAY 2025	1.4 - 1	17 APR 2025	2.2 - 1	17 APR 2025
0.4 - 10	15 MAY 2025	1.4 - 2	17 APR 2025	2.2 - 2	17 APR 2025
0.4 - 11	15 MAY 2025	1.4 - 3	17 APR 2025	2.2 - 3	17 APR 2025
0.4 - 12	15 MAY 2025	1.4 - 4	17 APR 2025	2.2 - 4	17 APR 2025
0.4 - 13	15 MAY 2025	1.4 - 5	17 APR 2025	2.2 - 5	17 APR 2025
0.4 - 14	15 MAY 2025	1.4 - 6	17 APR 2025	2.2 - 6	17 APR 2025
0.4 - 15	15 MAY 2025	1.4 - 7	17 APR 2025	2.2 - 7	17 APR 2025
0.4 - 16	15 MAY 2025	1.4 - 8	17 APR 2025	2.2 - 8	17 APR 2025
0.5 - 1	17 APR 2025	1.5 - 1	17 APR 2025	2.2 - 9	17 APR 2025
0.5 - 2	17 APR 2025	1.5 - 2	17 APR 2025	2.2 - 10	17 APR 2025
0.5 - 3	17 APR 2025	1.5 - 3	17 APR 2025	2.2 - 11	17 APR 2025
0.5 - 4	17 APR 2025	1.6 - 1	17 APR 2025	2.2 - 12	17 APR 2025
0.5 - 5	17 APR 2025	1.6 - 2	17 APR 2025	2.2 - 13	17 APR 2025
0.5 - 6	17 APR 2025	1.6 - 3	17 APR 2025	2.2 - 14	17 APR 2025
0.6 - 1	17 APR 2025	1.6 - 4	17 APR 2025	2.2 - 15	17 APR 2025
0.6 - 2	17 APR 2025	1.6 - 5	17 APR 2025	2.2 - 16	17 APR 2025
0.6 - 3	17 APR 2025	1.6 - 6	17 APR 2025	2.2 - 17	17 APR 2025
0.6 - 4	17 APR 2025	1.6 - 7	17 APR 2025	2.2 - 18	17 APR 2025
0.6 - 5	17 APR 2025	1.6 - 8	17 APR 2025	2.2 - 19	17 APR 2025
0.6 - 6	17 APR 2025	1.6 - 9	17 APR 2025	2.2 - 20	17 APR 2025
0.6 - 7	17 APR 2025	1.7 - 1	17 APR 2025	2.2 - 21	17 APR 2025
0.6 - 8	17 APR 2025	1.7 - 2	17 APR 2025	2.2 - 22	17 APR 2025
0.6 - 9	17 APR 2025	1.7 - 3	17 APR 2025	2.2 - 23	17 APR 2025
0.6 - 10	17 APR 2025	1.7 - 4	17 APR 2025	2.2 - 24	17 APR 2025
0.6 - 11	17 APR 2025	1.7 - 5	17 APR 2025	2.2 - 25	17 APR 2025
0.6 - 12	17 APR 2025	1.7 - 6	17 APR 2025	2.2 - 26	17 APR 2025
0.6 - 13	17 APR 2025	1.7 - 7	17 APR 2025	2.2 - 27	17 APR 2025
0.6 - 14	17 APR 2025	1.7 - 8	17 APR 2025	2.2 - 28	17 APR 2025
0.6 - 15	17 APR 2025	1.7 - 9	17 APR 2025	2.2 - 29	17 APR 2025
0.6 - 16	17 APR 2025	1.7 - 10	17 APR 2025	2.2 - 30	17 APR 2025
0.6 - 17	15 MAY 2025	1.7 - 11	17 APR 2025	2.2 - 31	17 APR 2025
0.6 - 18	17 APR 2025	1.7 - 12	17 APR 2025	2.2 - 32	17 APR 2025
0.6 - 19	17 APR 2025	1.7 - 13	17 APR 2025	2.2 - 33	17 APR 2025
0.6 - 20	17 APR 2025	1.7 - 14	17 APR 2025	2.2 - 34	17 APR 2025
0.6 - 21	17 APR 2025	1.7 - 15	17 APR 2025	2.2 - 35	17 APR 2025
		1.7 - 16	17 APR 2025	2.2 - 36	17 APR 2025
GEN 1		1.7 - 17	17 APR 2025	2.2 - 37	17 APR 2025
1.1 - 1	17 APR 2025	1.7 - 18	17 APR 2025	2.3 - 1	15 MAY 2025
1.1 - 2	17 APR 2025	1.7 - 19	17 APR 2025	2.3 - 2	15 MAY 2025

2.3 - 3	15 MAY 2025	3.2 - 18	15 MAY 2025	4.1.5 - 2	17 APR 2025
2.3 - 4	15 MAY 2025	3.3 - 1	17 APR 2025	4.1.5 - 3	17 APR 2025
2.3 - 5	15 MAY 2025	3.3 - 2	17 APR 2025	4.1.5 - 4	17 APR 2025
2.3 - 6	15 MAY 2025	3.3 - 3	17 APR 2025	4.1.5 - 5	17 APR 2025
2.3 - 7	15 MAY 2025	3.3 - 4	17 APR 2025	4.1.5 - 6	17 APR 2025
2.3 - 8	15 MAY 2025	3.3 - 5	17 APR 2025	4.1.6 - 1	17 APR 2025
2.3 - 9	15 MAY 2025	3.3 - 6	17 APR 2025	4.1.7 - 1	17 APR 2025
2.3 - 10	15 MAY 2025	3.4 - 1	17 APR 2025	4.1.8 - 1	17 APR 2025
2.3 - 11	15 MAY 2025	3.4 - 2	17 APR 2025	4.1.8 - 2	17 APR 2025
2.3 - 12	15 MAY 2025	3.4 - 3	17 APR 2025	4.1.8 - 3	17 APR 2025
2.4 - 1	17 APR 2025	3.4 - 4	17 APR 2025	4.1.8 - 4	17 APR 2025
2.4 - 2	15 MAY 2025	3.4 - 5	17 APR 2025	4.1.8 - 5	17 APR 2025
2.4 - 3	15 MAY 2025	3.4 - 6	17 APR 2025	4.1.8 - 6	17 APR 2025
2.4 - 4	17 APR 2025	3.4 - 7	17 APR 2025	4.1.8 - 7	17 APR 2025
2.4 - 5	17 APR 2025	3.4 - 8	17 APR 2025	4.1.8 - 8	17 APR 2025
2.4 - 6	17 APR 2025	3.5 - 1	17 APR 2025	4.1.8 - 9	17 APR 2025
2.4 - 7	17 APR 2025	3.5 - 2	15 MAY 2025	4.1.8 - 10	17 APR 2025
2.4 - 8	17 APR 2025	3.5 - 3	17 APR 2025	4.1.8 - 11	17 APR 2025
2.4 - 9	17 APR 2025	3.5 - 4	17 APR 2025	4.1.8 - 12	17 APR 2025
2.4 - 10	17 APR 2025	3.5 - 5	17 APR 2025	4.1.9 - 1	17 APR 2025
2.5 - 1	17 APR 2025	3.5 - 6	17 APR 2025	4.1.9 - 2	17 APR 2025
2.5 - 2	17 APR 2025	3.5 - 7	17 APR 2025	4.1.9 - 3	17 APR 2025
2.5 - 3	17 APR 2025	3.5 - 8	17 APR 2025	4.1.9 - 4	17 APR 2025
2.5 - 4	17 APR 2025	3.5 - 9	17 APR 2025	4.1.9 - 5	17 APR 2025
2.6 - 1	17 APR 2025	3.5 - 10	17 APR 2025	4.1.9 - 6	17 APR 2025
2.6 - 2	17 APR 2025	3.5 - 11	17 APR 2025	4.1.9 - 7	17 APR 2025
2.7 - 1	17 APR 2025	3.5 - 12	17 APR 2025	4.1.9 - 8	17 APR 2025
2.7 - 2	17 APR 2025	3.5 - 13	17 APR 2025	4.1.9 - 9	17 APR 2025
2.7 - 3	17 APR 2025	3.5 - 14	17 APR 2025	4.1.9 - 10	17 APR 2025
2.7 - 4	17 APR 2025	3.5 - 15	15 MAY 2025	4.1.9 - 11	17 APR 2025
2.7 - 5	17 APR 2025	3.5 - 16	15 MAY 2025	4.1.9 - 12	17 APR 2025
2.7 - 6	17 APR 2025	3.5 - 17	15 MAY 2025	4.1.9 - 13	17 APR 2025
		3.5 - 18	15 MAY 2025	4.1.9 - 14	17 APR 2025
GEN 3		3.5 - 19	15 MAY 2025	4.1.10 - 1	17 APR 2025
3.1 - 1	17 APR 2025	3.5 - 20	15 MAY 2025	4.1.11 - 1	17 APR 2025
3.1 - 2	17 APR 2025	3.5 - 21	15 MAY 2025	4.1.11 - 2	17 APR 2025
3.1 - 3	17 APR 2025	3.5.1 - 1	17 APR 2025	4.1.11 - 3	17 APR 2025
3.1 - 4	17 APR 2025	3.5.2 - 1	17 APR 2025	4.1.11 - 4	17 APR 2025
3.1 - 5	17 APR 2025	3.6 - 1	17 APR 2025	4.1.11 - 5	17 APR 2025
3.1 - 6	17 APR 2025	3.6 - 2	17 APR 2025	4.1.12 - 1	17 APR 2025
3.1 - 7	17 APR 2025	3.6 - 3	17 APR 2025	4.1.12 - 2	17 APR 2025
3.1 - 8	17 APR 2025	3.6 - 4	15 MAY 2025	4.1.12 - 3	17 APR 2025
3.1 - 9	17 APR 2025	3.6 - 5	15 MAY 2025	4.1.12 - 4	17 APR 2025
3.2 - 1	17 APR 2025	3.6 - 6	15 MAY 2025	4.1.13 - 1	17 APR 2025
3.2 - 2	17 APR 2025			4.1.14 - 1	17 APR 2025
3.2 - 3	15 MAY 2025	**GEN 4**		4.1.14 - 2	17 APR 2025
3.2 - 4	15 MAY 2025	4.1.1 - 1	17 APR 2025	4.1.14 - 3	17 APR 2025
3.2 - 5	15 MAY 2025	4.1.1 - 2	17 APR 2025	4.1.14 - 4	17 APR 2025
3.2 - 6	15 MAY 2025	4.1.1 - 3	17 APR 2025	4.1.14 - 5	17 APR 2025
3.2 - 7	15 MAY 2025	4.1.1 - 4	17 APR 2025	4.1.14 - 6	17 APR 2025
3.2 - 8	17 APR 2025	4.1.1 - 5	17 APR 2025	4.1.15 - 1	17 APR 2025
3.2 - 9	17 APR 2025	4.1.1 - 6	17 APR 2025	4.2 - 1	17 APR 2025
3.2 - 10	17 APR 2025	4.1.1 - 7	17 APR 2025	4.2 - 2	17 APR 2025
3.2 - 11	15 MAY 2025	4.1.1 - 8	17 APR 2025	4.2 - 3	17 APR 2025
3.2 - 12	15 MAY 2025	4.1.1 - 9	17 APR 2025	4.2 - 4	17 APR 2025
3.2 - 13	15 MAY 2025	4.1.1 - 10	17 APR 2025	4.2 - 5	17 APR 2025
3.2 - 14	15 MAY 2025	4.1.2 - 1	17 APR 2025	4.2 - 6	17 APR 2025
3.2 - 15	15 MAY 2025	4.1.3 - 1	17 APR 2025	4.2 - 7	17 APR 2025
3.2 - 16	17 APR 2025	4.1.4 - 1	17 APR 2025	4.2 - 8	17 APR 2025
3.2 - 17	17 APR 2025	4.1.5 - 1	17 APR 2025	4.2 - 9	17 APR 2025

ENR 0	
0.1 - 1	17 APR 2025
0.6 - 1	17 APR 2025
0.6 - 2	17 APR 2025
0.6 - 3	17 APR 2025
0.6 - 4	15 MAY 2025
0.6 - 5	17 APR 2025
0.6 - 6	17 APR 2025
0.6 - 7	17 APR 2025
0.6 - 8	17 APR 2025
0.6 - 9	17 APR 2025
0.6 - 10	15 MAY 2025
0.6 - 11	17 APR 2025
0.6 - 12	17 APR 2025
0.6 - 13	17 APR 2025
0.6 - 14	17 APR 2025
0.6 - 15	17 APR 2025
0.6 - 16	17 APR 2025
0.6 - 17	15 MAY 2025
0.6 - 18	15 MAY 2025
ENR 1	
1.1 - 1	17 APR 2025
1.1 - 2	17 APR 2025
1.1 - 3	17 APR 2025
1.1 - 4	17 APR 2025
1.2 - 1	17 APR 2025
1.2 - 2	15 MAY 2025
1.2 - 3	17 APR 2025
1.2 - 4	15 MAY 2025
1.3 - 1	17 APR 2025
1.3 - 2	17 APR 2025
1.3 - 3	17 APR 2025
1.3 - 4	17 APR 2025
1.3 - 5	17 APR 2025
1.3 - 6	17 APR 2025
1.3 - 7	17 APR 2025
1.4 - 1	17 APR 2025
1.4 - 2	17 APR 2025
1.4 - 3	17 APR 2025
1.4 - 4	17 APR 2025
1.5 - 1	17 APR 2025
1.6 - 1	15 MAY 2025
1.6 - 2	15 MAY 2025
1.6 - 3	15 MAY 2025
1.6 - 4	15 MAY 2025
1.6 - 5	17 APR 2025
1.7 - 1	17 APR 2025
1.7 - 2	17 APR 2025
1.7 - 3	17 APR 2025
1.7 - 4	17 APR 2025
1.7 - 5	17 APR 2025
1.8 - 1	17 APR 2025
1.8 - 2	17 APR 2025
1.8 - 3	17 APR 2025
1.8 - 4	17 APR 2025
1.9 - 1	17 APR 2025
1.9 - 2	17 APR 2025
1.9 - 3	17 APR 2025
1.9 - 4	17 APR 2025
1.9 - 5	17 APR 2025
1.10 - 1	17 APR 2025
1.10 - 2	17 APR 2025
1.10 - 3	17 APR 2025
1.10 - 4	17 APR 2025
1.10 - 5	17 APR 2025
1.10 - 6	17 APR 2025
1.10 - 7	17 APR 2025
1.10 - 8	17 APR 2025
1.10 - 9	17 APR 2025
1.10 - 10	17 APR 2025
1.10 - 11	17 APR 2025
1.10 - 12	17 APR 2025
1.10 - 13	17 APR 2025
1.10 - 14	17 APR 2025
1.10 - 15	17 APR 2025
1.10 - 16	17 APR 2025
1.10 - 17	17 APR 2025
1.10 - 18	17 APR 2025
1.10 - 19	17 APR 2025
1.10 - 20	17 APR 2025
1.10 - 21	17 APR 2025
1.10 - 22	17 APR 2025
1.10 - 23	17 APR 2025
1.10 - 24	17 APR 2025
1.10 - 25	17 APR 2025
1.10 - 26	17 APR 2025
1.10 - 27	17 APR 2025
1.10 - 28	17 APR 2025
1.10 - 29	17 APR 2025
1.10 - 30	17 APR 2025
1.11 - 1	17 APR 2025
1.11 - 2	17 APR 2025
1.12 - 1	17 APR 2025
1.12 - 2	17 APR 2025
1.12 - 3	17 APR 2025
1.12 - 4	17 APR 2025
1.12 - 5	17 APR 2025
1.12 - 6	17 APR 2025
1.12 - 7	17 APR 2025
1.12 - 8	17 APR 2025
1.12 - 9	17 APR 2025
1.13 - 1	17 APR 2025
1.13 - 2	17 APR 2025
1.14 - 1	17 APR 2025
1.14.1 - 1	15 MAY 2025
1.14.1 - 2	15 MAY 2025
1.14.2 - 3	17 APR 2025
1.14.2 - 4	17 APR 2025
1.14.2 - 5	15 MAY 2025
1.14.2 - 6	15 MAY 2025
1.14.2 - 7	15 MAY 2025
1.14.2 - 8	15 MAY 2025
1.14.3 - 9	15 MAY 2025
1.14.3 - 10	15 MAY 2025
ENR 2	
2.1 - 1	17 APR 2025
2.1 - 2	17 APR 2025
2.1.1 - 1	17 APR 2025
2.1.1 - 2	17 APR 2025
2.1.1 - 3	17 APR 2025
2.1.1 - 4	17 APR 2025
2.1.1 - 5	17 APR 2025
2.1.1 - 6	15 MAY 2025
2.1.1 - 7	15 MAY 2025
2.1.1 - 8	15 MAY 2025
2.1.1 - 9	17 APR 2025
2.1.1 - 10	17 APR 2025
2.1.1 - 11	17 APR 2025
2.1.1 - 12	17 APR 2025
2.1.1 - 13	17 APR 2025
2.1.1 - 14	17 APR 2025
2.1.1 - 15	17 APR 2025
2.1.1 - 16	17 APR 2025
2.1.1 - 17	17 APR 2025
2.1.1 - 18	17 APR 2025
2.1.1 - 19	17 APR 2025
2.1.1 - 20	17 APR 2025
2.1.1 - 21	17 APR 2025
2.1.1 - 22	17 APR 2025
2.1.1 - 23	17 APR 2025
2.1.1 - 24	17 APR 2025
2.1.1 - 25	17 APR 2025
2.1.1 - 26	17 APR 2025
2.1.1 - 27	17 APR 2025
2.1.1 - 28	17 APR 2025
2.1.1 - 29	15 MAY 2025
2.1.1 - 30	15 MAY 2025
2.1.1 - 31	15 MAY 2025
2.1.1 - 32	15 MAY 2025
2.1.1 - 33	15 MAY 2025
2.1.1 - 34	15 MAY 2025
2.1.1 - 35	15 MAY 2025
2.1.1 - 36	15 MAY 2025
2.1.2 - 1	17 APR 2025
2.1.2 - 2	15 MAY 2025
2.1.2 - 3	15 MAY 2025
2.1.2 - 4	15 MAY 2025
2.1.2 - 5	15 MAY 2025
2.1.2 - 6	17 APR 2025
2.1.2 - 7	15 MAY 2025
2.1.2 - 8	15 MAY 2025
2.1.2 - 9	15 MAY 2025
2.1.2 - 10	15 MAY 2025
2.1.2 - 11	15 MAY 2025
2.1.2 - 12	15 MAY 2025
2.1.2 - 13	17 APR 2025
2.1.2 - 14	17 APR 2025
2.1.2 - 15	17 APR 2025
2.1.2 - 16	17 APR 2025
2.1.2 - 17	17 APR 2025
2.1.2 - 18	17 APR 2025
2.1.3 - 1	17 APR 2025
2.1.3 - 2	15 MAY 2025
2.1.3 - 3	15 MAY 2025
2.1.3 - 4	15 MAY 2025
2.1.3 - 5	17 APR 2025
2.1.3 - 6	17 APR 2025

2.1.3 - 7	17 APR 2025	2.2.1 - 56	17 APR 2025	3.2.1 L999 - 1	17 APR 2025
2.1.3 - 8	17 APR 2025	2.2.1 - 57	17 APR 2025	3.2.1 L999 - 2	17 APR 2025
2.1.3 - 9	17 APR 2025	2.2.1 - 58	17 APR 2025	3.2.1 M66 - 1	17 APR 2025
2.1.3 - 10	17 APR 2025	2.2.1 - 59	17 APR 2025	3.2.1 M70 - 1	17 APR 2025
2.1.3 - 11	17 APR 2025	2.2.2 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M70 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 1	15 MAY 2025	2.2.2 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M159 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 2	17 APR 2025	2.2.2 - 3	17 APR 2025	3.2.1 M602 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 3	17 APR 2025			3.2.1 M607 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 4	17 APR 2025	**ENR 3**		3.2.1 M857 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 5	17 APR 2025	3.1 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M857 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 6	17 APR 2025	3.2 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M857 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 7	17 APR 2025	3.2 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M860 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 8	17 APR 2025	3.2 - 3	17 APR 2025	3.2.1 M863 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 9	17 APR 2025	3.2 - 4	17 APR 2025	3.2.1 M865 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 10	17 APR 2025	3.2.1 L23 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M866 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 11	17 APR 2025	3.2.1 L23 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M866 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 12	17 APR 2025	3.2.1 L29 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M977 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 13	17 APR 2025	3.2.1 L29 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M977 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 14	17 APR 2025	3.2.1 L32 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M984 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 15	17 APR 2025	3.2.1 L59 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M984 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 16	17 APR 2025	3.2.1 L71 - 1	15 MAY 2025	3.2.1 M985 - 1	15 MAY 2025
2.2.1 - 17	17 APR 2025	3.2.1 L87 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M985 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 18	17 APR 2025	3.2.1 L132 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M985 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 19	17 APR 2025	3.2.1 L616 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M992 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 20	17 APR 2025	3.2.1 L616 - 2	17 APR 2025	3.2.1 M994 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 21	15 MAY 2025	3.2.1 L617 - 1	17 APR 2025	3.2.1 M994 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 22	15 MAY 2025	3.2.1 L617 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N5 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 23	15 MAY 2025	3.2.1 L617 - 3	17 APR 2025	3.2.1 N133 - 1	15 MAY 2025
2.2.1 - 24	15 MAY 2025	3.2.1 L619 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N133 - 2	15 MAY 2025
2.2.1 - 25	15 MAY 2025	3.2.1 L619 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N133 - 3	15 MAY 2025
2.2.1 - 26	15 MAY 2025	3.2.1 L621 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N133 - 4	15 MAY 2025
2.2.1 - 27	15 MAY 2025	3.2.1 L621 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N191 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 28	17 APR 2025	3.2.1 L621 - 3	17 APR 2025	3.2.1 N191 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 29	17 APR 2025	3.2.1 L621 - 4	17 APR 2025	3.2.1 N195 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 30	17 APR 2025	3.2.1 L623 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N195 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 31	17 APR 2025	3.2.1 L623 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N195 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 32	17 APR 2025	3.2.1 L730 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N744 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 33	17 APR 2025	3.2.1 L730 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N746 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 34	17 APR 2025	3.2.1 L733 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N858 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 35	17 APR 2025	3.2.1 L735 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N858 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 36	17 APR 2025	3.2.1 L747 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N869 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 37	17 APR 2025	3.2.1 L856 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N869 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 38	17 APR 2025	3.2.1 L856 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N869 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 39	17 APR 2025	3.2.1 L867 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N871 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 40	17 APR 2025	3.2.1 L979 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N871 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 41	17 APR 2025	3.2.1 L979 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N871 - 3	17 APR 2025
2.2.1 - 42	17 APR 2025	3.2.1 L980 - 1	17 APR 2025	3.2.1 N983 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 43	17 APR 2025	3.2.1 L980 - 2	17 APR 2025	3.2.1 N983 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 44	17 APR 2025	3.2.1 L980 - 3	17 APR 2025	3.2.1 P31 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 45	17 APR 2025	3.2.1 L981 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P139 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 46	17 APR 2025	3.2.1 L981 - 2	17 APR 2025	3.2.1 P150 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 47	17 APR 2025	3.2.1 L981 - 3	17 APR 2025	3.2.1 P150 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 48	17 APR 2025	3.2.1 L983 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P159 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 49	17 APR 2025	3.2.1 L984 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P193 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 50	17 APR 2025	3.2.1 L984 - 2	17 APR 2025	3.2.1 P733 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 51	17 APR 2025	3.2.1 L986 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P733 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 52	17 APR 2025	3.2.1 L986 - 2	17 APR 2025	3.2.1 P746 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 53	17 APR 2025	3.2.1 L987 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P851 - 1	17 APR 2025
2.2.1 - 54	17 APR 2025	3.2.1 L996 - 1	17 APR 2025	3.2.1 P851 - 2	17 APR 2025
2.2.1 - 55	17 APR 2025	3.2.1 L996 - 2	17 APR 2025	3.2.1 P861 - 1	17 APR 2025

3.2.1 P861 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Z95 - 1	15 MAY 2025	3.3 - 33	17 APR 2025
3.2.1 Q10 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z96 - 1	17 APR 2025	3.4 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Q34 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z96 - 2	17 APR 2025	3.4 - 2	17 APR 2025
3.2.1 Q35 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z121 - 1	17 APR 2025	3.4 - 3	17 APR 2025
3.2.1 Q99 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z126 - 1	17 APR 2025		
3.2.1 Q258 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z127 - 1	17 APR 2025	**ENR 4**	
3.2.1 Q258 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Z131 - 1	17 APR 2025	4.1 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Q277 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z159 - 1	17 APR 2025	4.1 - 2	17 APR 2025
3.2.1 Q316 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z169 - 1	17 APR 2025	4.1 - 3	17 APR 2025
3.2.1 Q800 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z172 - 1	15 MAY 2025	4.1 - 4	17 APR 2025
3.2.1 T174 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z175 - 1	17 APR 2025	4.1 - 5	17 APR 2025
3.2.1 T174 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Z176 - 1	17 APR 2025	4.1 - 6	17 APR 2025
3.2.1 T205 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z179 - 1	15 MAY 2025	4.1 - 7	17 APR 2025
3.2.1 T205 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Z181 - 1	17 APR 2025	4.2 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T224 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z182 - 1	17 APR 2025	4.3 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T240 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z186 - 1	17 APR 2025	4.4 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T265 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z187 - 1	17 APR 2025	4.4 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T266 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z212 - 1	17 APR 2025	4.4 - 3	17 APR 2025
3.2.1 T267 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z225 - 1	17 APR 2025	4.4 - 4	17 APR 2025
3.2.1 T269 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z348 - 1	17 APR 2025	4.4 - 5	17 APR 2025
3.2.1 T270 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z349 - 1	17 APR 2025	4.4 - 6	17 APR 2025
3.2.1 T270 - 2	17 APR 2025	3.2.1 Z367 - 1	17 APR 2025	4.4 - 7	17 APR 2025
3.2.1 T282 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z419 - 1	17 APR 2025	4.4 - 8	17 APR 2025
3.2.1 T344 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z460 - 1	17 APR 2025	4.4 - 9	17 APR 2025
3.2.1 T353 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z491 - 1	17 APR 2025	4.4 - 10	17 APR 2025
3.2.1 T354 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z491 - 2	17 APR 2025	4.4 - 11	17 APR 2025
3.2.1 T355 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z493 - 1	17 APR 2025	4.4 - 12	17 APR 2025
3.2.1 T356 - 1	17 APR 2025	3.2.1 Z717 - 1	17 APR 2025	4.4 - 13	17 APR 2025
3.2.1 T357 - 1	17 APR 2025	3.3 - 1	17 APR 2025	4.4 - 14	17 APR 2025
3.2.1 T359 - 1	17 APR 2025	3.3 - 2	17 APR 2025	4.4 - 15	17 APR 2025
3.2.1 T375 - 1	17 APR 2025	3.3 - 3	17 APR 2025	4.4 - 16	17 APR 2025
3.2.1 T425 - 1	17 APR 2025	3.3 - 4	17 APR 2025	4.4 - 17	17 APR 2025
3.2.1 T670 - 1	17 APR 2025	3.3 - 5	17 APR 2025	4.4 - 18	17 APR 2025
3.2.1 T671 - 1	17 APR 2025	3.3 - 6	17 APR 2025	4.4 - 19	17 APR 2025
3.2.1 T672 - 1	17 APR 2025	3.3 - 7	17 APR 2025	4.4 - 20	17 APR 2025
3.2.1 T673 - 1	17 APR 2025	3.3 - 8	17 APR 2025	4.4 - 21	17 APR 2025
3.2.1 T707 - 1	17 APR 2025	3.3 - 9	17 APR 2025	4.4 - 22	17 APR 2025
3.2.1 T709 - 1	17 APR 2025	3.3 - 10	17 APR 2025	4.5 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T709 - 2	17 APR 2025	3.3 - 11	17 APR 2025		
3.2.1 T710 - 1	17 APR 2025	3.3 - 12	17 APR 2025	**ENR 5**	
3.2.1 T710 - 2	17 APR 2025	3.3 - 13	17 APR 2025	5.1 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T714 - 1	17 APR 2025	3.3 - 14	17 APR 2025	5.1 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T714 - 2	17 APR 2025	3.3 - 15	17 APR 2025	5.1 - 3	17 APR 2025
3.2.1 T720 - 1	17 APR 2025	3.3 - 16	17 APR 2025	5.1 - 4	17 APR 2025
3.2.1 T720 - 2	17 APR 2025	3.3 - 17	17 APR 2025	5.1 - 5	17 APR 2025
3.2.1 T727 - 1	17 APR 2025	3.3 - 18	17 APR 2025	5.1.1 - 1	17 APR 2025
3.2.1 T738 - 1	17 APR 2025	3.3 - 19	17 APR 2025	5.1.1 - 2	17 APR 2025
3.2.1 T738 - 2	17 APR 2025	3.3 - 20	17 APR 2025	5.1.1 - 3	17 APR 2025
3.2.1 T871 - 1	15 MAY 2025	3.3 - 21	17 APR 2025	5.1.1 - 4	17 APR 2025
3.2.1 Y41 - 1	17 APR 2025	3.3 - 22	17 APR 2025	5.1.1 - 5	17 APR 2025
3.2.1 Y100 - 1	17 APR 2025	3.3 - 23	17 APR 2025	5.1.1 - 6	17 APR 2025
3.2.1 Y209 - 1	17 APR 2025	3.3 - 24	17 APR 2025	5.1.2 - 1	17 APR 2025
3.2.1 Y210 - 1	17 APR 2025	3.3 - 25	17 APR 2025	5.1.2 - 2	17 APR 2025
3.2.1 Y218 - 1	17 APR 2025	3.3 - 26	17 APR 2025	5.1.2 - 3	17 APR 2025
3.2.1 Y564 - 1	17 APR 2025	3.3 - 27	17 APR 2025	5.1.2 - 4	17 APR 2025
3.2.1 Y565 - 1	17 APR 2025	3.3 - 28	17 APR 2025	5.1.2 - 5	17 APR 2025
3.2.1 Y566 - 1	17 APR 2025	3.3 - 29	17 APR 2025	5.1.2 - 6	17 APR 2025
3.2.1 Z72 - 1	17 APR 2025	3.3 - 30	17 APR 2025	5.1.2 - 7	17 APR 2025
3.2.1 Z73 - 1	17 APR 2025	3.3 - 31	17 APR 2025	5.1.2 - 8	17 APR 2025
3.2.1 Z80 - 1	17 APR 2025	3.3 - 32	17 APR 2025	5.1.2 - 9	17 APR 2025

5.1.2 - 10	17 APR 2025	5.2.1.1 - 30	17 APR 2025	5.2.1.2 - 40	15 MAY 2025
5.1.2 - 11	17 APR 2025	5.2.1.1 - 31	17 APR 2025	5.2.1.2 - 41	15 MAY 2025
5.1.3 - 1	17 APR 2025	5.2.1.1 - 32	17 APR 2025	5.2.1.2 - 42	15 MAY 2025
5.1.3 - 2	17 APR 2025	5.2.1.1 - 33	17 APR 2025	5.2.1.2 - 43	15 MAY 2025
5.1.3 - 3	17 APR 2025	5.2.1.1 - 34	17 APR 2025	5.2.1.2 - 44	15 MAY 2025
5.1.3 - 4	17 APR 2025	5.2.1.1 - 35	17 APR 2025	5.2.1.2 - 45	15 MAY 2025
5.1.3 - 5	17 APR 2025	5.2.1.1 - 36	17 APR 2025	5.2.1.2 - 46	15 MAY 2025
5.1.3 - 6	17 APR 2025	5.2.1.1 - 37	17 APR 2025	5.2.1.2 - 47	15 MAY 2025
5.1.3 - 7	17 APR 2025	5.2.1.1 - 38	17 APR 2025	5.2.1.2 - 48	15 MAY 2025
5.1.3 - 8	17 APR 2025	5.2.1.1 - 39	17 APR 2025	5.2.1.2 - 49	15 MAY 2025
5.1.3 - 9	17 APR 2025	5.2.1.1 - 40	17 APR 2025	5.2.1.2 - 50	17 APR 2025
5.1.3 - 10	17 APR 2025	5.2.1.1 - 41	17 APR 2025	5.2.1.2 - 51	17 APR 2025
5.1.3 - 11	17 APR 2025	5.2.1.1 - 42	17 APR 2025	5.2.1.2 - 52	17 APR 2025
5.1.3 - 12	17 APR 2025	5.2.1.1 - 43	17 APR 2025	5.2.1.2 - 53	17 APR 2025
5.1.3 - 13	17 APR 2025	5.2.1.1 - 44	17 APR 2025	5.2.1.2 - 54	15 MAY 2025
5.1.3 - 14	17 APR 2025	5.2.1.1 - 45	17 APR 2025	5.2.1.2 - 55	17 APR 2025
5.1.3 - 15	17 APR 2025	5.2.1.1 - 46	17 APR 2025	5.2.1.2 - 56	17 APR 2025
5.1.3 - 16	17 APR 2025	5.2.1.1 - 47	17 APR 2025	5.2.1.2 - 57	17 APR 2025
5.1.3 - 17	17 APR 2025	5.2.1.1 - 48	17 APR 2025	5.2.1.2 - 58	17 APR 2025
5.1.3 - 18	17 APR 2025	5.2.1.1 - 49	17 APR 2025	5.2.1.2 - 59	17 APR 2025
5.2 - 1	17 APR 2025	5.2.1.1 - 50	17 APR 2025	5.2.1.2 - 60	17 APR 2025
5.2.1 - 1	17 APR 2025	5.2.1.2 - 1	17 APR 2025	5.2.1.2 - 61	17 APR 2025
5.2.1 - 2	17 APR 2025	5.2.1.2 - 2	17 APR 2025	5.2.1.2 - 62	17 APR 2025
5.2.1 - 3	17 APR 2025	5.2.1.2 - 3	17 APR 2025	5.2.1.2 - 63	17 APR 2025
5.2.1 - 4	17 APR 2025	5.2.1.2 - 4	17 APR 2025	5.2.1.2 - 64	17 APR 2025
5.2.1 - 5	17 APR 2025	5.2.1.2 - 5	17 APR 2025	5.2.1.2 - 65	17 APR 2025
5.2.1 - 6	17 APR 2025	5.2.1.2 - 6	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 66	17 APR 2025
5.2.1 - 7	17 APR 2025	5.2.1.2 - 7	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 67	17 APR 2025
5.2.1 - 8	17 APR 2025	5.2.1.2 - 8	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 68	15 MAY 2025
5.2.1 - 9	17 APR 2025	5.2.1.2 - 9	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 69	17 APR 2025
5.2.1 - 10	17 APR 2025	5.2.1.2 - 10	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 70	15 MAY 2025
5.2.1.1 - 1	17 APR 2025	5.2.1.2 - 11	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 71	15 MAY 2025
5.2.1.1 - 2	17 APR 2025	5.2.1.2 - 12	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 72	17 APR 2025
5.2.1.1 - 3	17 APR 2025	5.2.1.2 - 13	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 73	17 APR 2025
5.2.1.1 - 4	17 APR 2025	5.2.1.2 - 14	17 APR 2025	5.2.1.2 - 74	17 APR 2025
5.2.1.1 - 5	17 APR 2025	5.2.1.2 - 15	17 APR 2025	5.2.1.2 - 75	17 APR 2025
5.2.1.1 - 6	17 APR 2025	5.2.1.2 - 16	17 APR 2025	5.2.1.2 - 76	17 APR 2025
5.2.1.1 - 7	17 APR 2025	5.2.1.2 - 17	17 APR 2025	5.2.1.2 - 77	17 APR 2025
5.2.1.1 - 8	17 APR 2025	5.2.1.2 - 18	17 APR 2025	5.2.1.2 - 78	17 APR 2025
5.2.1.1 - 9	17 APR 2025	5.2.1.2 - 19	17 APR 2025	5.2.1.2 - 79	17 APR 2025
5.2.1.1 - 10	17 APR 2025	5.2.1.2 - 20	17 APR 2025	5.2.1.2 - 80	17 APR 2025
5.2.1.1 - 11	17 APR 2025	5.2.1.2 - 21	17 APR 2025	5.2.1.2 - 81	17 APR 2025
5.2.1.1 - 12	17 APR 2025	5.2.1.2 - 22	17 APR 2025	5.2.1.2 - 82	17 APR 2025
5.2.1.1 - 13	17 APR 2025	5.2.1.2 - 23	17 APR 2025	5.2.1.2 - 83	17 APR 2025
5.2.1.1 - 14	17 APR 2025	5.2.1.2 - 24	17 APR 2025	5.2.1.2 - 84	17 APR 2025
5.2.1.1 - 15	17 APR 2025	5.2.1.2 - 25	17 APR 2025	5.2.1.2 - 85	17 APR 2025
5.2.1.1 - 16	17 APR 2025	5.2.1.2 - 26	17 APR 2025	5.2.1.2 - 86	17 APR 2025
5.2.1.1 - 17	17 APR 2025	5.2.1.2 - 27	17 APR 2025	5.2.1.2 - 87	17 APR 2025
5.2.1.1 - 18	17 APR 2025	5.2.1.2 - 28	17 APR 2025	5.2.1.2 - 88	17 APR 2025
5.2.1.1 - 19	17 APR 2025	5.2.1.2 - 29	17 APR 2025	5.2.1.2 - 89	17 APR 2025
5.2.1.1 - 20	17 APR 2025	5.2.1.2 - 30	17 APR 2025	5.2.1.2 - 90	17 APR 2025
5.2.1.1 - 21	17 APR 2025	5.2.1.2 - 31	17 APR 2025	5.2.1.2 - 91	17 APR 2025
5.2.1.1 - 22	17 APR 2025	5.2.1.2 - 32	17 APR 2025	5.2.1.2 - 92	17 APR 2025
5.2.1.1 - 23	17 APR 2025	5.2.1.2 - 33	17 APR 2025	5.2.1.2 - 93	17 APR 2025
5.2.1.1 - 24	17 APR 2025	5.2.1.2 - 34	17 APR 2025	5.2.1.2 - 94	17 APR 2025
5.2.1.1 - 25	17 APR 2025	5.2.1.2 - 35	17 APR 2025	5.2.1.2 - 95	17 APR 2025
5.2.1.1 - 26	17 APR 2025	5.2.1.2 - 36	17 APR 2025	5.2.1.2 - 96	17 APR 2025
5.2.1.1 - 27	17 APR 2025	5.2.1.2 - 37	17 APR 2025	5.2.1.2 - 97	17 APR 2025
5.2.1.1 - 28	17 APR 2025	5.2.1.2 - 38	17 APR 2025	5.2.1.2 - 98	15 MAY 2025
5.2.1.1 - 29	17 APR 2025	5.2.1.2 - 39	17 APR 2025	5.2.1.2 - 99	15 MAY 2025

5.2.1.2 - 100	17 APR 2025	5.2.1.3 - 19	17 APR 2025	5.3.2 - 33	17 APR 2025
5.2.1.2 - 101	17 APR 2025	5.2.1.3 - 20	17 APR 2025	5.3.2 - 34	17 APR 2025
5.2.1.2 - 102	17 APR 2025	5.2.1.3 - 21	17 APR 2025	5.3.2 - 35	17 APR 2025
5.2.1.2 - 103	17 APR 2025	5.2.1.3 - 22	17 APR 2025	5.3.2 - 36	17 APR 2025
5.2.1.2 - 104	17 APR 2025	5.2.1.3 - 23	17 APR 2025	5.3.2 - 37	17 APR 2025
5.2.1.2 - 105	17 APR 2025	5.2.1.3 - 24	17 APR 2025	5.3.2 - 38	17 APR 2025
5.2.1.2 - 106	17 APR 2025	5.2.1.3 - 25	17 APR 2025	5.3.2 - 39	17 APR 2025
5.2.1.2 - 107	17 APR 2025	5.2.1.3 - 26	17 APR 2025	5.3.2 - 40	17 APR 2025
5.2.1.2 - 108	17 APR 2025	5.2.1.3 - 27	17 APR 2025	5.3.2 - 41	17 APR 2025
5.2.1.2 - 109	17 APR 2025	5.2.1.3 - 28	17 APR 2025	5.3.2 - 42	17 APR 2025
5.2.1.2 - 110	17 APR 2025	5.2.1.3 - 29	17 APR 2025	5.3.2 - 43	17 APR 2025
5.2.1.2 - 111	17 APR 2025	5.2.1.3 - 30	17 APR 2025	5.3.2 - 44	17 APR 2025
5.2.1.2 - 112	17 APR 2025	5.2.1.3 - 31	17 APR 2025	5.3.2 - 45	17 APR 2025
5.2.1.2 - 113	17 APR 2025	5.2.1.3 - 32	17 APR 2025	5.3.2 - 46	17 APR 2025
5.2.1.2 - 114	17 APR 2025	5.2.2 - 1	17 APR 2025	5.3.2 - 47	17 APR 2025
5.2.1.2 - 115	17 APR 2025	5.2.2 - 2	17 APR 2025	5.3.2 - 48	17 APR 2025
5.2.1.2 - 116	17 APR 2025	5.2.2 - 3	17 APR 2025	5.3.2 - 49	17 APR 2025
5.2.1.2 - 117	17 APR 2025	5.2.3 - 1	17 APR 2025	5.3.2 - 50	17 APR 2025
5.2.1.2 - 118	17 APR 2025	5.3 - 1	17 APR 2025	5.3.2 - 51	17 APR 2025
5.2.1.2 - 119	17 APR 2025	5.3.1 - 1	17 APR 2025	5.3.2 - 52	17 APR 2025
5.2.1.2 - 120	17 APR 2025	5.3.1 - 2	17 APR 2025	5.3.2 - 53	17 APR 2025
5.2.1.2 - 121	17 APR 2025	5.3.1 - 3	17 APR 2025	5.3.2 - 54	17 APR 2025
5.2.1.2 - 122	17 APR 2025	5.3.1 - 4	17 APR 2025	5.3.2 - 55	17 APR 2025
5.2.1.2 - 123	17 APR 2025	5.3.1 - 5	17 APR 2025	5.3.2 - 56	17 APR 2025
5.2.1.2 - 124	17 APR 2025	5.3.1 - 6	17 APR 2025	5.3.2 - 57	17 APR 2025
5.2.1.2 - 125	17 APR 2025	5.3.1 - 7	17 APR 2025	5.3.2 - 58	17 APR 2025
5.2.1.2 - 126	17 APR 2025	5.3.1 - 8	17 APR 2025	5.3.2 - 59	17 APR 2025
5.2.1.2 - 127	17 APR 2025	5.3.1 - 9	17 APR 2025	5.3.2 - 60	17 APR 2025
5.2.1.2 - 128	17 APR 2025	5.3.2 - 1	15 MAY 2025	5.3.2 - 61	17 APR 2025
5.2.1.2 - 129	17 APR 2025	5.3.2 - 2	15 MAY 2025	5.3.2 - 62	17 APR 2025
5.2.1.2 - 130	17 APR 2025	5.3.2 - 3	15 MAY 2025	5.3.2 - 63	17 APR 2025
5.2.1.2 - 131	17 APR 2025	5.3.2 - 4	15 MAY 2025	5.3.2 - 64	17 APR 2025
5.2.1.2 - 132	17 APR 2025	5.3.2 - 5	15 MAY 2025	5.3.2 - 65	17 APR 2025
5.2.1.2 - 133	17 APR 2025	5.3.2 - 6	17 APR 2025	5.3.2 - 66	17 APR 2025
5.2.1.2 - 134	15 MAY 2025	5.3.2 - 7	17 APR 2025	5.3.2 - 67	17 APR 2025
5.2.1.2 - 135	17 APR 2025	5.3.2 - 8	17 APR 2025	5.3.2 - 68	17 APR 2025
5.2.1.2 - 136	15 MAY 2025	5.3.2 - 9	17 APR 2025	5.3.2 - 69	17 APR 2025
5.2.1.2 - 137	15 MAY 2025	5.3.2 - 10	17 APR 2025	5.3.2 - 70	17 APR 2025
5.2.1.2 - 138	15 MAY 2025	5.3.2 - 11	17 APR 2025	5.3.2 - 71	17 APR 2025
5.2.1.2 - 139	17 APR 2025	5.3.2 - 12	17 APR 2025	5.3.2 - 72	17 APR 2025
5.2.1.2 - 140	17 APR 2025	5.3.2 - 13	17 APR 2025	5.3.2 - 73	17 APR 2025
5.2.1.2 - 141	17 APR 2025	5.3.2 - 14	17 APR 2025	5.4 - 1	17 APR 2025
5.2.1.3 - 1	17 APR 2025	5.3.2 - 15	17 APR 2025	5.5 - 1	17 APR 2025
5.2.1.3 - 2	17 APR 2025	5.3.2 - 16	17 APR 2025	5.5 - 2	17 APR 2025
5.2.1.3 - 3	17 APR 2025	5.3.2 - 17	17 APR 2025	5.5 - 3	17 APR 2025
5.2.1.3 - 4	17 APR 2025	5.3.2 - 18	17 APR 2025	5.5 - 4	17 APR 2025
5.2.1.3 - 5	17 APR 2025	5.3.2 - 19	17 APR 2025	5.5 - 5	17 APR 2025
5.2.1.3 - 6	17 APR 2025	5.3.2 - 20	17 APR 2025	5.5 - 6	17 APR 2025
5.2.1.3 - 7	17 APR 2025	5.3.2 - 21	17 APR 2025	5.5 - 7	17 APR 2025
5.2.1.3 - 8	17 APR 2025	5.3.2 - 22	17 APR 2025	5.5 - 8	17 APR 2025
5.2.1.3 - 9	17 APR 2025	5.3.2 - 23	17 APR 2025	5.5 - 9	17 APR 2025
5.2.1.3 - 10	17 APR 2025	5.3.2 - 24	17 APR 2025	5.5 - 10	17 APR 2025
5.2.1.3 - 11	17 APR 2025	5.3.2 - 25	17 APR 2025	5.5 - 11	17 APR 2025
5.2.1.3 - 12	17 APR 2025	5.3.2 - 26	17 APR 2025	5.5 - 12	17 APR 2025
5.2.1.3 - 13	17 APR 2025	5.3.2 - 27	17 APR 2025	5.5 - 13	17 APR 2025
5.2.1.3 - 14	17 APR 2025	5.3.2 - 28	17 APR 2025	5.5 - 14	17 APR 2025
5.2.1.3 - 15	17 APR 2025	5.3.2 - 29	17 APR 2025	5.5 - 15	17 APR 2025
5.2.1.3 - 16	17 APR 2025	5.3.2 - 30	17 APR 2025	5.5 - 16	17 APR 2025
5.2.1.3 - 17	17 APR 2025	5.3.2 - 31	17 APR 2025	5.5 - 17	17 APR 2025
5.2.1.3 - 18	17 APR 2025	5.3.2 - 32	17 APR 2025	5.5 - 18	17 APR 2025

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

AD 2 EPBY 12 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 16	17 APR 2025
AD 2 EPBY 12 - 17	17 APR 2025
AD 2 EPBY 13 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 14	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 16	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 17	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 18	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 19	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 20	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 21	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 22	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 23	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 24	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 25	17 APR 2025

AD 2 EPGD 1 - 26	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 27	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 28	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 29	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 30	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 31	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 32	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 33	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 34	17 APR 2025
AD 2 EPGD 2 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 3 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 4 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 4 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPGD 4 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPGD 6 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 7 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 8 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 8 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPGD 8 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPGD 8 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPGD 8 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPGD 8 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPGD 10 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 10 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPGD 10 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPGD 10 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPGD 10 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPGD 10 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPGD 10 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPGD 12 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPGD 12 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPGD 12 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPGD 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPGD 12 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPGD 12 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPGD 12 - 7	17 APR 2025

AD 2 EPGD 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPGD 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPGD 12 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPGD 12 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPGD 12 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPGD 13 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 10	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 14	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPKK 1 - 16	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 17	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 18	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 19	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 20	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 21	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 22	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 23	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 24	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 25	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 26	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 27	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 28	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 29	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 30	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 1 - 31	15 MAY 2025
AD 2 EPKK 2 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKK 4 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKK 4 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPKK 6 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKK 7 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKK 8 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKK 8 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPKK 8 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPKK 8 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPKK 8 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPKK 8 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPKK 8 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPKK 8 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPKK 10 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKK 10 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPKK 10 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPKK 10 - 4	17 APR 2025

AD 2 EPKK 10 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPKT 5 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPLB 6 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPKK 10 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPKT 6 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPLB 7 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPKK 10 - 8 17 APR 2025	AD 2 EPKT 7 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPLB 8 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPKK 10 - 9 17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPLB 8 - 2 17 APR 2025
AD 2 EPKK 10 - 10 17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPLB 8 - 3 17 APR 2025
AD 2 EPKK 10 - 11 17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPLB 8 - 5 17 APR 2025
AD 2 EPKK 12 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 4 17 APR 2025	AD 2 EPLB 8 - 6 17 APR 2025
AD 2 EPKK 12 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPLB 8 - 7 17 APR 2025
AD 2 EPKK 12 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPLB 10 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPKK 12 - 4 17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPLB 10 - 2 17 APR 2025
AD 2 EPKK 12 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPKT 8 - 8 17 APR 2025	AD 2 EPLB 10 - 3 17 APR 2025
AD 2 EPKK 12 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPLB 10 - 4 17 APR 2025
AD 2 EPKK 12 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPLB 10 - 5 17 APR 2025
AD 2 EPKK 12 - 8 17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPLB 10 - 7 17 APR 2025
AD 2 EPKK 12 - 9 17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 4 17 APR 2025	AD 2 EPLB 10 - 8 17 APR 2025
AD 2 EPKK 12 - 11 17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPLB 10 - 9 17 APR 2025
AD 2 EPKK 12 - 12 17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPKK 12 - 13 17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 2 17 APR 2025
AD 2 EPKK 13 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPKT 10 - 8 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 3 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 1 15 MAY 2025	AD 2 EPKT 12 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 4 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPKT 12 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 5 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 3 15 MAY 2025	AD 2 EPKT 12 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 6 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 4 15 MAY 2025	AD 2 EPKT 12 - 4 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 7 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 5 15 MAY 2025	AD 2 EPKT 12 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 8 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 6 15 MAY 2025	AD 2 EPKT 12 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 9 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 7 15 MAY 2025	AD 2 EPKT 12 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 10 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 8 15 MAY 2025	AD 2 EPKT 12 - 8 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 11 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 9 15 MAY 2025	AD 2 EPKT 12 - 9 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 12 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 10 15 MAY 2025	AD 2 EPKT 12 - 11 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 13 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 11 15 MAY 2025	AD 2 EPKT 12 - 12 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 14 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 12 15 MAY 2025	AD 2 EPKT 12 - 13 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 15 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 13 17 APR 2025	AD 2 EPKT 13 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 17 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 14 15 MAY 2025	AD 2 EPLB 1 - 1 15 MAY 2025	AD 2 EPLB 12 - 18 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 15 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPLB 12 - 19 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 16 15 MAY 2025	AD 2 EPLB 1 - 3 15 MAY 2025	AD 2 EPLB 13 - 1 15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 17 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 4 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 1 15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 18 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 2 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 19 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 3 15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 20 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 4 15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 21 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 8 15 MAY 2025	AD 2 EPLL 1 - 5 15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 22 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 9 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 6 15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 23 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 10 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 7 15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 24 15 MAY 2025	AD 2 EPLB 1 - 11 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 8 15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 25 15 MAY 2025	AD 2 EPLB 1 - 12 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 9 15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 26 15 MAY 2025	AD 2 EPLB 1 - 13 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 10 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 27 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 14 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 11 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 28 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 15 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 12 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 29 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 16 15 MAY 2025	AD 2 EPLL 1 - 13 15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 30 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 17 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 14 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 31 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 18 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 15 17 APR 2025
AD 2 EPKT 1 - 32 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 19 17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 16 15 MAY 2025
AD 2 EPKT 1 - 33 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 20 17 APR 2025	
AD 2 EPKT 2 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 21 17 APR 2025	
AD 2 EPKT 4 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 22 17 APR 2025	
AD 2 EPKT 4 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPLB 1 - 23 17 APR 2025	
	AD 2 EPLB 1 - 24 15 MAY 2025	
	AD 2 EPLB 2 - 1 17 APR 2025	

AD 2 EPLL 1 - 17 15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 12 17 APR 2025	AD 2 EPMO 12 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPLL 1 - 18 15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 13 17 APR 2025	AD 2 EPMO 12 - 2 17 APR 2025
AD 2 EPLL 1 - 19 15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 14 17 APR 2025	AD 2 EPMO 12 - 3 17 APR 2025
AD 2 EPLL 1 - 20 15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 15 17 APR 2025	AD 2 EPMO 12 - 4 17 APR 2025
AD 2 EPLL 1 - 21 15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 16 17 APR 2025	AD 2 EPMO 12 - 5 17 APR 2025
AD 2 EPLL 1 - 22 15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 17 17 APR 2025	AD 2 EPMO 12 - 6 17 APR 2025
AD 2 EPLL 1 - 23 15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 18 17 APR 2025	AD 2 EPMO 12 - 7 17 APR 2025
AD 2 EPLL 1 - 24 15 MAY 2025	AD 2 EPMO 1 - 19 17 APR 2025	AD 2 EPMO 12 - 8 17 APR 2025
AD 2 EPLL 2 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 20 17 APR 2025	AD 2 EPMO 12 - 9 17 APR 2025
AD 2 EPLL 6 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 21 17 APR 2025	AD 2 EPMO 12 - 11 17 APR 2025
AD 2 EPLL 8 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 22 15 MAY 2025	AD 2 EPMO 12 - 12 17 APR 2025
AD 2 EPLL 8 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 23 17 APR 2025	AD 2 EPMO 12 - 13 17 APR 2025
AD 2 EPLL 8 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 24 17 APR 2025	AD 2 EPMO 13 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPLL 8 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 25 17 APR 2025	AD 2 EPMO 13 - 3 17 APR 2025
AD 2 EPLL 8 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 26 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPLL 8 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 27 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 2 17 APR 2025
AD 2 EPLL 8 - 9 17 APR 2025	AD 2 EPMO 1 - 28 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 3 15 MAY 2025
AD 2 EPLL 8 - 10 17 APR 2025	AD 2 EPMO 2 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 4 17 APR 2025
AD 2 EPLL 8 - 11 17 APR 2025	AD 2 EPMO 6 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 5 17 APR 2025
AD 2 EPLL 9 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPMO 7 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 6 17 APR 2025
AD 2 EPLL 10 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPMO 8 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 7 17 APR 2025
AD 2 EPLL 10 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPMO 8 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 8 17 APR 2025
AD 2 EPLL 10 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPMO 8 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 9 17 APR 2025
AD 2 EPLL 10 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPMO 8 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 10 17 APR 2025
AD 2 EPLL 10 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPMO 8 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 11 15 MAY 2025
AD 2 EPLL 10 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPMO 8 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 12 17 APR 2025
AD 2 EPLL 12 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 13 17 APR 2025
AD 2 EPLL 12 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 14 17 APR 2025
AD 2 EPLL 12 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 15 17 APR 2025
AD 2 EPLL 12 - 4 17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 4 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 16 17 APR 2025
AD 2 EPLL 12 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 17 17 APR 2025
AD 2 EPLL 12 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 18 17 APR 2025
AD 2 EPLL 12 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 19 17 APR 2025
AD 2 EPLL 12 - 8 17 APR 2025	AD 2 EPMO 10 - 8 17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 20 17 APR 2025
AD 2 EPLL 12 - 9 17 APR 2025		
AD 2 EPLL 12 - 10 17 APR 2025		
AD 2 EPLL 12 - 11 17 APR 2025		
AD 2 EPLL 12 - 13 17 APR 2025		
AD 2 EPLL 12 - 14 17 APR 2025		
AD 2 EPLL 12 - 15 17 APR 2025		
AD 2 EPLL 13 - 1 17 APR 2025		
AD 2 EPMO 1 - 1 15 MAY 2025		
AD 2 EPMO 1 - 2 17 APR 2025		
AD 2 EPMO 1 - 3 15 MAY 2025		
AD 2 EPMO 1 - 4 17 APR 2025		
AD 2 EPMO 1 - 5 17 APR 2025		
AD 2 EPMO 1 - 6 17 APR 2025		
AD 2 EPMO 1 - 7 17 APR 2025		
AD 2 EPMO 1 - 8 17 APR 2025		
AD 2 EPMO 1 - 9 17 APR 2025		
AD 2 EPMO 1 - 10 17 APR 2025		
AD 2 EPMO 1 - 11 15 MAY 2025		

AD 2 EPPO 1 - 21	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 22	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 23	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 24	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 25	17 APR 2025
AD 2 EPPO 1 - 26	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 27	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 28	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 29	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 30	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 31	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 32	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 33	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 34	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 35	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 36	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 1 - 37	15 MAY 2025
AD 2 EPPO 2 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPPO 4 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPPO 4 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPPO 6 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPPO 7 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPPO 8 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPPO 8 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPPO 8 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPPO 8 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPPO 8 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPPO 8 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPPO 10 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPPO 10 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPPO 10 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPPO 10 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPPO 10 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPPO 10 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPPO 10 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPPO 10 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 14	17 APR 2025
AD 2 EPPO 12 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPPO 13 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPRA 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPRA 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 4	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 5	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 6	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 7	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 8	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 9	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 10	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 12	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPRA 1 - 14	17 APR 2025
AD 2 EPRA 1 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPRA 1 - 16	17 APR 2025
AD 2 EPRA 1 - 17	17 APR 2025
AD 2 EPRA 1 - 18	17 APR 2025
AD 2 EPRA 1 - 19	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 20	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 21	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 22	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 23	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 24	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 25	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 26	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 27	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 28	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 29	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 1 - 30	15 MAY 2025
AD 2 EPRA 2 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPRA 4 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPRA 6 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPRA 8 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPRA 8 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPRA 8 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPRA 8 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPRA 8 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPRA 8 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPRA 10 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPRA 10 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPRA 10 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPRA 10 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPRA 10 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPRA 10 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 16	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 17	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 19	17 APR 2025
AD 2 EPRA 12 - 21	17 APR 2025
AD 2 EPRA 13 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 1	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 1 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 5	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 1 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 10	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 1 - 11	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 1 - 12	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 14	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 15	17 APR 2025

AD 2 EPRZ 1 - 16 17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 12 15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 24 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 17 17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 13 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 25 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 18 17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 14 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 26 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 19 17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 15 17 APR 2025	AD 2 EPSY 2 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 20 17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 16 17 APR 2025	AD 2 EPSY 6 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 21 15 MAY 2025	AD 2 EPSC 1 - 17 17 APR 2025	AD 2 EPSY 7 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 22 17 APR 2025	AD 2 EPSC 1 - 18 15 MAY 2025	AD 2 EPSY 8 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 23 17 APR 2025	AD 2 EPSC 2 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPSY 8 - 2 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 24 17 APR 2025	AD 2 EPSC 6 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPSY 8 - 3 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 25 17 APR 2025	AD 2 EPSC 8 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPSY 8 - 4 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 26 17 APR 2025	AD 2 EPSC 8 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 27 17 APR 2025	AD 2 EPSC 8 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 2 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 28 15 MAY 2025	AD 2 EPSC 8 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 3 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 2 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPSC 8 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPSY 10 - 4 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 6 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPSC 8 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 7 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPSC 10 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 2 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 8 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPSC 10 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 3 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 8 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPSC 10 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 4 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 8 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPSC 10 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 5 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 8 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPSC 10 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 6 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 8 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPSC 10 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 7 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 8 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 8 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 10 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 9 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 10 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 10 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 10 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 4 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 11 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 10 - 4 17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 12 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 10 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 13 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 10 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 15 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 10 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 8 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 16 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 1 15 MAY 2025	AD 2 EPSC 12 - 9 17 APR 2025	AD 2 EPSY 12 - 17 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 2 15 MAY 2025	AD 2 EPSC 12 - 11 17 APR 2025	AD 2 EPSY 13 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 12 17 APR 2025	AD 2 EPSY 14 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 4 17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 13 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 1 15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 12 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPSC 13 - 1 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 2 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 1 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 3 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 4 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 8 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 5 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 9 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 4 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 6 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 10 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 7 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 11 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 8 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 13 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 9 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 14 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 8 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 10 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 12 - 15 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 9 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 11 17 APR 2025
AD 2 EPRZ 13 - 1 15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 10 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 12 15 MAY 2025
AD 2 EPSC 1 - 1 15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 11 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 13 15 MAY 2025
AD 2 EPSC 1 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 12 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 14 17 APR 2025
AD 2 EPSC 1 - 3 15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 13 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 15 17 APR 2025
AD 2 EPSC 1 - 4 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 14 15 MAY 2025	
AD 2 EPSC 1 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 15 15 MAY 2025	
AD 2 EPSC 1 - 6 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 16 17 APR 2025	
AD 2 EPSC 1 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 17 17 APR 2025	
AD 2 EPSC 1 - 8 15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 18 17 APR 2025	
AD 2 EPSC 1 - 9 15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 19 17 APR 2025	
AD 2 EPSC 1 - 10 15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 20 17 APR 2025	
AD 2 EPSC 1 - 11 15 MAY 2025	AD 2 EPSY 1 - 21 17 APR 2025	
	AD 2 EPSY 1 - 22 17 APR 2025	
	AD 2 EPSY 1 - 23 17 APR 2025	

AD 2 EPWA 1 - 16 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 46 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 8 - 15 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 17 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 47 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 18 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 48 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 2 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 19 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 49 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 3 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 20 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 50 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 4 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 21 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 1 - 51 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 5 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 22 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 52 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 6 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 23 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 53 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 7 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 24 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 54 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 8 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 25 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 55 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 9 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 26 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 56 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 10 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 27 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 57 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 11 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 28 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 58 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 12 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 29 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 59 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 13 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 30 17 APR 2025	AD 2 EPWA 1 - 60 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 10 - 14 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 31 17 APR 2025	AD 2 EPWA 2 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPWA 10 - 15 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 32 17 APR 2025	AD 2 EPWA 3 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPWA 10 - 16 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 33 17 APR 2025	AD 2 EPWA 4 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 1 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 34 17 APR 2025	AD 2 EPWA 4 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 2 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 35 17 APR 2025	AD 2 EPWA 4 - 5 17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 3 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 36 17 APR 2025	AD 2 EPWA 4 - 7 17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 4 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 37 17 APR 2025	AD 2 EPWA 4 - 9 17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 5 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 38 17 APR 2025	AD 2 EPWA 4 - 11 17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 6 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 39 17 APR 2025	AD 2 EPWA 5 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 7 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 40 17 APR 2025	AD 2 EPWA 6 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 8 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 41 15 MAY 2025	AD 2 EPWA 6 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 9 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 42 17 APR 2025	AD 2 EPWA 7 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 10 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 43 17 APR 2025	AD 2 EPWA 7 - 3 17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 11 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 44 17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 1 17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 12 17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 45 17 APR 2025	AD 2 EPWA 8 - 2 17 APR 2025	AD 2 EPWA 12 - 13 17 APR 2025
	AD 2 EPWA 8 - 3 17 APR 2025	
	AD 2 EPWA 8 - 5 17 APR 2025	
	AD 2 EPWA 8 - 6 17 APR 2025	
	AD 2 EPWA 8 - 7 17 APR 2025	
	AD 2 EPWA 8 - 9 17 APR 2025	
	AD 2 EPWA 8 - 10 17 APR 2025	
	AD 2 EPWA 8 - 11 17 APR 2025	
	AD 2 EPWA 8 - 13 17 APR 2025	
	AD 2 EPWA 8 - 14 17 APR 2025	

AD 2 EPWA 12 - 14	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 15	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 16	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 17	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 18	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 19	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 20	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 21	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 23	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 24	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 25	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 27	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 28	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 29	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 31	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 32	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 12 - 33	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 13 - 1	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 13 - 3	17 APR 2025	
AD 2 EPWA 14 - 1	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 1	15 MAY 2025	
AD 2 EPWR 1 - 2	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 3	15 MAY 2025	
AD 2 EPWR 1 - 4	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 5	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 6	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 7	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 8	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 9	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 10	15 MAY 2025	
AD 2 EPWR 1 - 11	15 MAY 2025	
AD 2 EPWR 1 - 12	15 MAY 2025	
AD 2 EPWR 1 - 13	15 MAY 2025	
AD 2 EPWR 1 - 14	15 MAY 2025	
AD 2 EPWR 1 - 15	15 MAY 2025	
AD 2 EPWR 1 - 16	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 17	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 18	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 19	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 20	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 21	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 22	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 23	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 24	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 25	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 26	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 27	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 28	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 29	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 30	15 MAY 2025	
AD 2 EPWR 1 - 31	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 32	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 33	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 34	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 1 - 35	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 2 - 1	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 6 - 1	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 7 - 1	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 8 - 1	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 8 - 2	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 8 - 3	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 8 - 5	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 8 - 6	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 8 - 7	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 10 - 1	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 10 - 2	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 10 - 3	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 10 - 4	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 10 - 5	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 10 - 6	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 10 - 7	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 10 - 8	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 1	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 2	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 3	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 4	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 5	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 6	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 7	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 8	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 9	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 10	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 11	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 13	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 14	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 12 - 15	17 APR 2025	
AD 2 EPWR 13 - 1	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 1	15 MAY 2025	
AD 2 EPZG 1 - 2	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 3	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 4	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 5	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 6	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 7	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 8	15 MAY 2025	
AD 2 EPZG 1 - 9	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 10	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 11	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 12	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 13	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 14	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 15	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 16	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 17	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 1 - 18	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 2 - 1	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 3 - 1	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 6 - 1	17 APR 2025	
AD 2 EPZG 10 - 1	17 APR 2025	

AD 2 EPZG 10 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPZG 10 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPZG 10 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 6	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 7	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 8	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 9	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 10	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 11	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 14	17 APR 2025
AD 2 EPZG 12 - 15	17 APR 2025
AD 2 EPZG 13 - 1	17 APR 2025
ENR 5 - 1	17 APR 2025
AD 1 - 1	17 APR 2025

4.7/
4.7 ..... GEN 3.5 - 1
5 POWIADOMIENIA WYMAGANE OD OPERATORÓW/
NOTIFICATION REQUIRED FROM OPERATORS ..... GEN 3.5 - 20
6 MELDUNKI ZE STATKÓW POWIETRZNYCH/
AIRCRAFT REPORTS ..... GEN 3.5 - 20
7 VOLMET/
7 VOLMET ..... GEN 3.5 - 20
8 SIGMET I AIRMET/
AND AIRMET ..... GEN 3.5 - 20
8.1 SIGMET/
8.1 SIGMET ..... GEN 3.5 - 20
8.2 AIRMET/
8.2 AIRMET ..... GEN 3.5 - 20
9 INNE AUTOMATYCZNE SŁUŻBY METEOROLOGICZNE/
OTHER AUTOMATED METEOROLOGICAL SERVICES ..... GEN 3.5 - 21
GEN 3.5.1 SEKTORY AIRMET/
AIRMET SECTORS ..... GEN 3.5.1 - 1
GEN 3.5.2 REGIONY NASTAWIANIA WYSOKOŚCIOMIERZY/
ALTIMETER SETTING REGIONS ..... GEN 3.5.2 - 1
GEN 3.6 SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA (SAR)/
SEARCH AND RESCUE (SAR) ..... GEN 3.6 - 1
1 WŁADZE/SŁUŻBY ODPOWIEDZIALNE/
RESPONSIBLE AUTHORITIES/SERVICES ..... GEN 3.6 - 1
1.1 Minister właściwy do spraw transportu:/
in charge of transport: ..... GEN 3.6 - 1
1.2 Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego/
President of the Civil Aviation Authority ..... GEN 3.6 - 1
2 OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI/
AREA OF RESPONSIBLITY ..... GEN 3.6 - 1
2.1 Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego (ARCC Warszawa)/
Aeronautical Rescue Coordination Centre (ARCC Warszawa) ..... GEN 3.6 - 1
2.2 Podośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego w Warszawie (ARSC Warszawa)/
Aeronautical Rescue Coordination Sub-Centre in Warszawa (ARSC Warszawa) ..... GEN 3.6 - 2
2.3 Podośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego w Gdyni (ARSC Gdynia)/
Aeronautical Rescue Coordination Sub-Centre in Gdynia (ARSC Gdynia) ..... GEN 3.6 - 2
3 RODZAJE SŁUŻBY/
TYPES OF SERVICE ..... GEN 3.6 - 2
4 UMOWY SŁUŻB POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA/
ASAR AGREEMENTS ..... GEN 3.6 - 2
5 WARUNKI DOSTĘPNOŚCI/
CONDITIONS OF AVAILABILITY ..... GEN 3.6 - 3
6 STOSOWANE PROCEDURY I SYGNAŁY/
PROCEDURES AND SIGNALS USED ..... GEN 3.6 - 3
GEN 4.1.1 LOTNISKO BYDGOSZCZ/
BYDGOSZCZ AERODROME ..... GEN 4.1.1 - 1
GEN 4.1.1 LOTNISKO BYDGOSZCZ/
4.1.1 BYDGOSZCZ AERODROME ..... GEN 4.1.1 - 1
1 DEFINICJE/
DEFINITIONS ..... GEN 4.1.1 - 1
2 POSTANOWIENIA OGÓLNE/
GENERAL PROVISIONS ..... GEN 4.1.1 - 2
3 OPŁATA ZA LĄDOWANIE STATKU POWIETRZNEGO, TOUCH AND GO I LOW PASS/
AIRCRAFT LANDING, TOUCH AND GO AND LOW PASS CHARGES ..... GEN 4.1.1 - 2
4 OPŁATA POSTOJOWA/
PARKING CHARGE ..... GEN 4.1.1 - 3
5 OPŁATA ZA PASAŻERA ODLATUJĄCEGO/
DEPARTING PASSENGER CHARGE ..... GEN 4.1.1 - 3
6 OPŁATY DODATKOWE/
EXTRA CHARGES ..... GEN 4.1.1 - 3
7 ZNIŻKI OD OPŁAT/
DISCOUNTS ..... GEN 4.1.1 - 4

Znakiem przynależności państwowej cywilnych statków powietrznych zarejestrowanych w Polsce są litery SP. Po znaku przynależności państwowej następuje pozioma kreska i znak rejestracyjny.

Znak rejestracyjny składa się z liter, cyfr, kombinacji liter oraz cyfr i odpowiada znakowi przydzielonemu przez państwo rejestracji lub nadzór rejestrujący znaki wspólne.

Samoloty, śmigłowce, balony i sterowce otrzymują znak rejestracyjny złożony z grupy 3 liter.

Szybowce i motoszybowce otrzymują znak rejestracyjny złożony z grupy 4 cyfr.

Samoloty ultralekkie, motolotnie i paralotnie otrzymują znak rejestracyjny złożony z grupy 4 liter.

Po znaku przynależności państwowej następuje pozioma kreska i trzyliterowy znak rejestracyjny, np. SP-LKD.

Znakiem przynależności państwowej statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego w Polsce są litery SN.

Po znaku przynależności państwowej następuje pozioma kreska i znak rejestracyjny składający się z dwóch cyfr i dwóch liter, np. SN-42XP.

The nationality mark for civil aircraft registered in Poland are the letters SP. The nationality mark is followed by a hyphen and a registration mark.

The registration mark shall be letters, numbers or a letter/number combination and shall correspond to the registration mark allocated by the State of Registry or common mark registering authority.

For aeroplanes, helicopters, balloons and airships the registration marks consist of three letters.

For gliders and powered gliders the registration marks consist of four numbers.

For ultralight aeroplanes, powered hang-gliders and paragliders the registration marks consist of 4 letters.

The nationality mark is followed by a hyphen and a registration mark consisting of 3 letters, e.g. SP-LKD.

The nationality mark for public security services aircraft in Poland are the letters SN.

The nationality mark is followed by a hyphen and a registration mark consisting of 2 numbers and 2 letters, e.g. SN-42XP.

6 DNI USTAWOWO WOLNE OD PRACY

Następujące dni w roku 2025 są dniami wolnymi od pracy:

1, 6 stycznia,
20, 21 kwietnia,
1, 3 maja,
8, 19 czerwca,
15 sierpnia,
1, 11 listopada,
24, 25, 26 grudnia
oraz niedziele.
Dni dodatkowo wolne w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej:
2 maja,
10 listopada.

6 PUBLIC HOLIDAYS

The following days in year 2025 are off-work days:

1, 6 January,
20, 21 April,
1, 3 May,
8, 19 June,
15 August,
1, 11 November,
24, 25, 26 December,
and Sundays.
Additional off-work days in the Polish Air Navigation Services Agency:
2 May,
10 November.

GEN 2.3 ZNAKI NA MAPACH

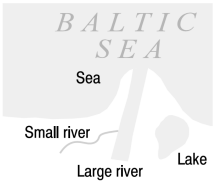
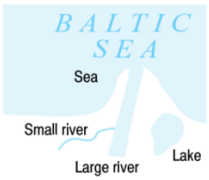
Symbole map używane na mapach lotniczych ICAO odpowiadają głównie symbolom zawartym w Załączniku 4 ICAO - Mapy lotnicze.

W wielu seriach map, mapy zawierają legendę symboli używanych na danej mapie.

GEN 2.3 CHART SYMBOLS

The chart symbols used on the aeronautical charts ICAO mainly correspond to the symbols contained in ICAO Annex 4 - Aeronautical Charts.

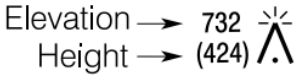
In a great number of chart series, charts include a legend of the symbols used on the chart concerned.

TOPOGRAFIA / TOPOGRAPHY		
Morze, rzeka, jezioro Sea, river, lake		
Kanał Canal		
Autostrada Highway		
Droga dwujezdniowa Dual carriageway		
Droga jednojezdniowa Single carriageway		
Kolej jednotorowa Railroad single track		
Kolej wielotorowa Railroad two or more tracks		
Teren zabudowany Built-up area		
Las Wooded area		
Punkt wysokościowy, góra, wzniesienie, wzgórze, hałda Spot elevation, natural hightpoint, slag heap		
Warstwica Terrain contour		

LOTNISKA - MAPY ICAO, MAPY OPERACYJNE DO LOTÓW Z WIDOCZNOŚCIĄ, MAPY TRAS DOLOTOWYCH I ODLOTOWYCH VFR AERODROMES - ICAO CHARTS, VISUAL OPERATION CHARTS, VFR ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES CHARTS		
Lotnisko, dla którego jest dostępna procedura podejścia do lądowania Aerodrome on which the approach procedure is available		
Lotnisko cywilne lądowe - z utwardzoną drogą startową Land civil aerodrome - with hardened runway		
Lotnisko wojskowe lądowe - z utwardzoną drogą startową Land military aerodrome - with hardened runway		
Lotnisko cywilno-wojskowe lądowe - z utwardzoną drogą startową Joint civil and military land aerodrome - with hardened runway		
Lądowisko - z utwardzoną drogą startową Airfield - with hardened runway		
Lotnisko/lądowisko dla śmigłowców Heliport		
Lotnisko bez określonej klasyfikacji Aerodrome without classification		

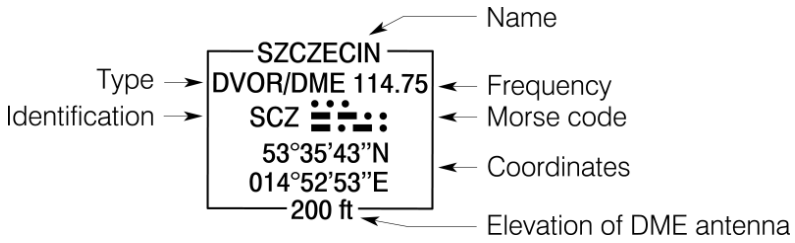
LOTNISKA - MAPY DODATKOWE AERODROMES - SUPPLEMENTARY CHARTS	
Lotnisko cywilne Civil aerodrome	
Lotnisko wojskowe Military aerodrome	
Lotnisko cywilno-wojskowe Joint civil-military aerodrome	
Lądowisko Airfield	
Lotnisko bez określonej klasyfikacji Aerodrome without classification	
Lotnisko międzynarodowe International aerodrome	*EPWA*
Lotnisko krajowe Domestic aerodrome	EPZA

PRZESZKODY / OBSTACLES			
Przeszkoda Obstacle	 Oświetlona Lighted		 Nieoświetlona Unlighted
Grupa przeszkód Group of obstacles	 Oświetlona Lighted	 Częściowo oświetlona Partially lighted	 Nieoświetlona Unlighted
Przeszkoda o wysokości 1000 ft i więcej nad poziomem terenu Obstacle with a height of 1000 ft and more above terrain	 Oświetlona Lighted		 Nieoświetlona Unlighted
Grupa przeszkód z przynajmniej jedną przeszkodą powyżej 1000 ft nad poziom terenu Group of obstacles with at least one obstacle with height of 1000 ft and more above terrain	 Oświetlone Lighted		
Elektrownia wiatrowa Wind turbine	 Oświetlona Lighted		 Nieoświetlona Unlighted
Grupa elektrowni wiatrowych Group of wind turbines	 Oświetlona Lighted		 Nieoświetlona Unlighted
Grupa elektrowni wiatrowych na dużym obszarze (położenie najwyższej z grupy) Group of wind turbines in major area (highest wind turbine within area)	 Oświetlona Lighted		

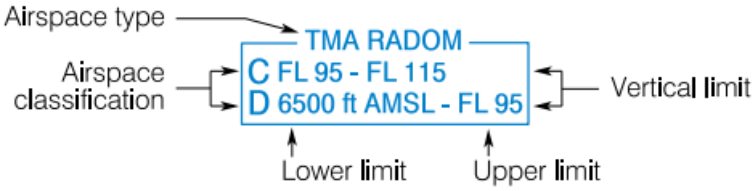
PRZESZKODY / OBSTACLES	
Tłocznia gazu, węzeł gazu Gas compressor station, gas distribution node	
Wzniesienie przeszkody nad średni poziom morza Elevation of top above mean sea level Wysokość przeszkody nad poziomem terenu lub innym określonym poziomem Height above terrain or specified datum	
Minimalna wysokość bezwzględna dla obszaru (AMA) - przykład 2500 ft Area Minimum Altitude (AMA) - example 2500 ft	

POMOCE RADIONAWIGACYJNE / RADIO NAVIGATION AIDS	
Ogólny symbol pomocy radionawigacyjnej Basic symbol of radio navigation aid	
Radiolatarnia bezkierunkowa Non-directional radio beacon	
Dopplerowska radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF DVOR Doppler VHF omnidirectional radio range	
Radiodalmierz DME Distance measuring equipment	
Połączone pomoce radionawigacyjne DVOR i DME Collocated DVOR and DME radio navigation aids	

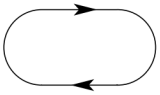
POMOCE RADIONAWIGACYJNE / RADIO NAVIGATION AIDS	
Taktyczna pomoc radionawigacyjna UHF TACAN UHF tactical air navigation aid	
Róża kompasu Compass rose	



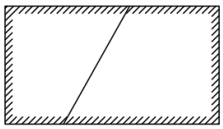
SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO / AIR TRAFFIC SERVICES		
Rejon informacji powietrznej (FIR) Flight information region (FIR)		
(Wojskowy) Rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk (MTMA/TMA) (Military) Terminal control area (MTMA/TMA)		
	TMA SZCZECIN C 6500ft AMSL - FL 135	TMA SZCZECIN C 6500ft AMSL - FL 135



(Wojskowa) Strefa kontrolowana lotniska (MCTR/CTR) (Military) Control zone (MCTR/CTR)		
Przestrzeń powietrzna ze swobodą planowania tras (FRA) Free route airspace (FRA)		
Strefa ruchu lotniskowego (ATZ) Aerodrome traffic zone (ATZ)	ATZ EPWS B G - 5500 ft AMSL	

SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO / AIR TRAFFIC SERVICES		
Punkt meldowania Reporting point	 Obowiązkowy Compulsory	 Na żądanie On request
Punkt drogi Waypoint	 Fly-by	 Fly-over
Pozycja podejścia końcowego (FAF), punkt podejścia końcowego (FAP) Final approach fix (FAF), final approach point (FAP)		
Punkt FRA/FRA point: (E) - punkt wlotowy na granicy poziomej FRA/ horizontal entry point, (X) - punkt wylotowy na granicy poziomej FRA/ horizontal exit point, (I) - punkt pośredni FRA/intermediate point, (A) - punkt łączący FRA dolotowy/arrival connecting point, (D) - punkt łączący FRA odlotowy/departure connecting point.	 Obowiązkowy Compulsory	 Na żądanie On request
Punkt VFR VFR point		
Symbol niezachowania skali Scale-break		
Procedura oczekiwania Holding pattern		

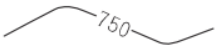
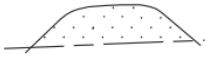
OGRANICZENIA PRZESTRZENI / AIRSPACE RESTRICTIONS		
Strefa ograniczona – R, niebezpieczna – D, zakazana - P Restricted – R, danger – D, prohibited – P area		
Rejon działalności lotniczej – loty samolotowe, szybowcowe, balonowe, skoki spadochronowe Area of aerial acitvities – aeroplane, glider, balloon flights, parachute jumping		

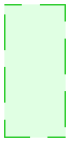
OGRANICZENIA PRZESTRZENI / AIRSPACE RESTRICTIONS		
Strefa czasowo wydzielona (TSA), strefa czasowo rezerwowana (TRA) Temporary segregated area (TSA), temporary reserved area (TRA)		
Oznaczenie, granice pionowe Designators, vertical limits	EP D54 FL 500 GND	EP P14 5000 ft AMSL GND

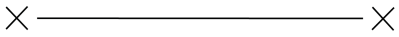
MAPA LOTNISKA / AERODROME CHART		
Punkt odniesienia lotniska (ARP) Aerodrome reference point (ARP)		
Stanowisko obserwacyjne RVR Runway visual range observation site		
Wskaźnik kierunku wiatru Wind direction indicator	 Oświetlona Lighted	 Nieoświetlona Unlighted
Stanowisko postojowe Aircraft stand		
Światło punktowe Point light		
Światło błyskowe Flashing light		
Oznacznik krawędzi drogi kołowania Taxiway edge marker		
Oświetlenie płyty postojowej Apron light		
Słup, wieża, iglica, antena, itp. Pole, tower, spire, antenna, etc		
Poprzeczka zatrzymania Stop bar		
Miejsce oczekiwania Holding position		

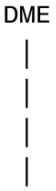
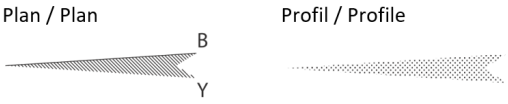
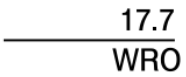
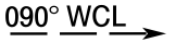
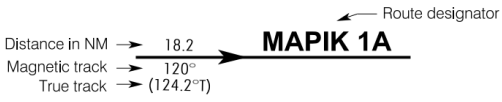
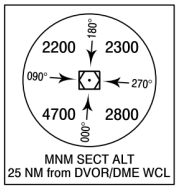
MAPA LOTNISKA / AERODROME CHART	
Pośrednie miejsce oczekiwania Intermediate holding position	
Wskaźnik ścieżki precyzyjnego podejścia (PAPI) Precision approach path indicator (PAPI)	PAPI 3°
Maksymalna rozpiętość skrzydeł, np. 36 m Max wingspan e.g. 36 m, limited entry	36
Skarpa Escarpment	
Nasyp, wał Embankment	
Drzewo Tree	
Ogrodzenie lotniska Fence of aerodrome	
Granica służby kontroli ruchu lotniczego Boundary of the air traffic control service	
Zakaz wjazdu No entry	

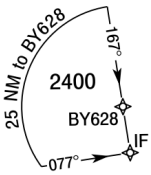
MAPA PRZESZKÓD LOTNISKOWYCH – TYP A / AERODROME OBSTACLE CHART – TYPE A		
	Plan / Plan	Profil / Profile
Drzewo lub krzew Tree or shrub		
Słup, wieża, iglica, antena, itp. Pole, tower, spire, antenna, etc.		
Budynek lub duży obiekt Building or large structure		
Linia kolejowa Railroad		
Linia przesyłowa lub kabel napowietrzny Transmission line or overhead cable		

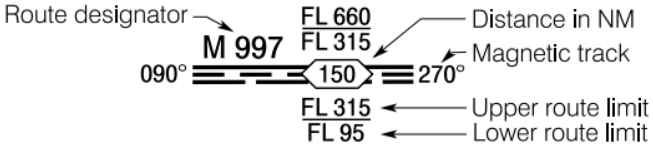
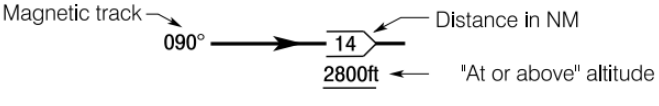
MAPA PRZESZKÓD LOTNISKOWYCH – TYP A / AERODROME OBSTACLE CHART – TYPE A		
Teren przebijający płaszczyznę przeszkód Terrain penetrating obstacle plane		
Obszar zadrzewiony lub zabudowany przebijający płaszczyznę przeszkód Wooded or built-up area penetrating plane surface		
Droga startowa (RWY) Runway (RWY)		
Zabezpieczenie przerwanego startu (SWY) Stopway (SWY)		
Zabezpieczenie wydłużonego startu (CWY) Clearway (CWY)		
Skarpa Escarpment		
Nasyp, wał Embankment		
Punkt odniesienia lotniska (ARP) Aerodrome reference point (ARP)		
Ogrodzenie lotniska Fence of aerodrome		

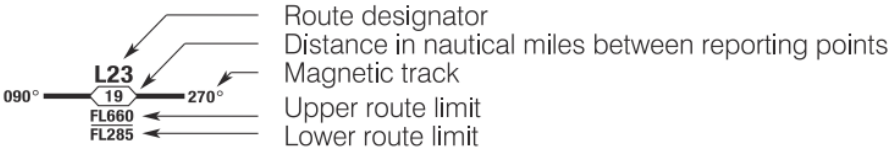
MAPA TERENU DLA PODEJŚCIA PRECYZYJNEGO / PRECISION APPROACH TERRAIN CHART		
	Plan / Plan	Profil / Profile
Drzewo lub krzew Tree or shrub		
Słup, wieża, iglica, antena, itp. Pole, tower, spire, antenna, etc.		
Budynek lub duży obiekt Building or large structure		
Obszar zadrzewiony Wooded area		
Światło podejścia Approach light		

MAPA TERENU DLA PODEJŚCIA PRECYZYJNEGO / PRECISION APPROACH TERRAIN CHART	
Profil linii centralnej Centre line profile	
Odchylenie +/- 10 ft od profilu linii centralnej Deviation at least +/- 10 ft from centre line profile	
Warstwica Terrain contour	
Ogrodzenie lotniska Fence of aerodrome	

MAPY PROCEDUR SID, STAR, IAP / SID, STAR, INSTRUMENT APPROACH CHARTS		
Przekrój pionowy: pomoc nawigacyjna, pozycja DME Vertical profile: radio navigation aid, DME fix		
Opis pomocy Navaid description		
System lądowania według wskazań przyrządów (ILS) Instrument landing system (ILS)		
Odległość od DME w NM DME distance (NM)		
Radial VOR VOR radial		
Procedura podstawowa Basic procedure		
Procedura po nieudanym podejściu Missed approach procedure		
Dodatkowa procedura Additional procedure		
Opis segmentu procedury Segment description		
Minimalna wysokość bezwzględna sektora (MSA) Minimum sector altitude (MSA)		

MAPY PROCEDUR SID, STAR, IAP / SID, STAR, INSTRUMENT APPROACH CHARTS	
Wysokość bezwzględna dolotu (TAA) Terminal arrival altitude (TAA)	
Zobrazowanie graficzne minimalnych wysokości bezwzględnych/względnych (OCA/OCH) Shaded block with obstacle clearance altitude/ obstacle clearance height (OCA/OCH)	1400 (994)
Wysokość bezwzględna/poziom lotu / Altitude/ flight level: - “na lub powyżej” / “at or above”, - “na lub poniżej” / “at or below”, - “obowiązkowa” / “mandatory”, - “zalecana” / “recommended”.	**3000 FL 60** **3000 FL 60** **3000 FL 60** **3000 FL 60**

MAPA OBSZAROWA / AREA CHART	
Rejon informacji powietrznej (FIR) Flight information region (FIR)	
(Wojskowy) Rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk (MTMA/TMA) (Military) Terminal control area (MTMA/TMA)	
(Wojskowa) Strefa kontrolowana lotniska (MCTR/CTR) (Military) Control zone (MCTR/CTR)	
Droga lotnicza stała Permanent route	
Droga lotnicza warunkowa Conditional route	
Droga lotnicza tranzytowa Transit routing	
Trasa dolotowa Inbound routing	
	
	

MAPA TRAS LOTNICZYCH / ENROUTE CHART	
Strefa identyfikacji obrony powietrznej (ADIZ) Air defence identification zone (ADIZ)	
Rejon informacji powietrznej (FIR) Flight information region (FIR)	
(Wojskowy) Rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk (MTMA/TMA) (Military) Terminal control area (MTMA/TMA)	
(Wojskowa) Strefa kontrolowana lotniska (MCTR/CTR) (Military) Control zone (MCTR/CTR)	
Droga lotnicza stała Permanent route	
Droga lotnicza warunkowa Conditional route	
	
Izogona Isogonic line	

LOTNICZA MAPA POLSKI / AERONAUTICAL CHART OF POLAND 1 : 500 000
Mapa zawiera legendę z symbolami Chart includes a legend of the symbols used on the chart concerned

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	TELEFON PHONE
FOLWARK - PIASKI	EPFP*	522847N 0174606E	
GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY	EPGD*	542239N 0182758E	
GIŻE	EPGE*	535900N 0222408E	
GIŻYCKO - MAZURY RESIDENCE	EPGM*	540020N 0214917E	
GLINIANY LAS	EPGN*	510141N 0202411E	
GLIWICE	EPGL*	501610N 0184022E	
GOŁUBIE	EPGB*	541151N 0180009E	
GOTARTOWICE k/Rybnika	EPRG*	500414N 0183744E	
GRĄDY	EPGY*	525013N 0214639E	
GRÓDEK NAD DUNAJCEM 2	EPNG*	494429N 0204321E	
GRYŹLINY	EPGR*	533629N 0202040E	
HAJNÓWKA - CZYŻE	EPCH*	524702N 0232537E	
HELIPORT - DĄBRÓWKI	EPVO*	500726N 0221440E	
HORIZON AIR UŁĘŻ	EPUL*	513654N 0220513E	
INBAP BIAŁA PODLASKA	EPBX*	520025N 0230509E	
INOWROCŁAW	EPIN*	524823N 0181709E	
INOWROCŁAW	EPIR**	524943N 0181949E	
JELENIA GÓRA	EPJG*	505355N 0154709E	
JEZIOROWSKIE	EPJE*	535430N 0221403E	
JEŻÓW SUDECKI k/Jeleniej Góry	EPJS*	505639N 0154601E	
KANIÓW	EPKW*	495627N 0190115E	
KARLINO	EPVK*	540353N 0154846E	
KATOWICE - PYRZOWICE	EPKT	502827N 0190448E	
KATOWICE MUCHOWIEC	EPKM*	501418N 0190202E	
KAZIMIERZ BISKUPI	EPKB*	521909N 0181004E	
KĄKOLEWO	EPPG*	521406N 0161428E	
KĘTRZYN	EPKE*	540259N 0212534E	
KIEŁPIN	EPFG*	523718N 0151206E	
KIKITY	EPKI*	535859N 0205238E	
KONIN - RUMIN	EPRC*	521211N 0181101E	+48-63-241-6371
KOŃSKIE - KOMASZYCE	EPKD*	511521N 0202822E	
KORNE	EPKO*	540747N 0175043E	
KOSZALIN BAZA LPR	EPKH*	540301N 0161647E	
KOŚCIELECZKI	EPMK*	540334N 0190022E	
KOZIEGŁOWY ZD	EPZD*	522627N 0170007E	
KRAKÓW BAZA LPR	EPKX*	500122N 0200413E	
KRAKÓW - CZYŻYNY	EPKC*	500503N 0195928E	
KRAKÓW/Balice	EPKK	500440N 0194705E	
KRASOCIN k/Włoszczowy	EPKL*	505354N 0200743E	
KRĘPA k/Słupska	EPSK*	542434N 0170546E	
KROSNO	EPKR*	494040N 0214442E	
KRUSZYN k/Włocławka	EPWK*	523505N 0190056E	
KUKAŁY	EPKU*	515231N 0210011E	
LAKTOPOL - ŁOSICE	EPXO*	521303N 0224258E	+48-83-357-2251
LARS HELICENTER	EPHC*	522601N 0170207E	
LASZKI	EPJL*	500030N 0225506E	

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR	WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE GEOGRAPHICAL COORDINATES	TELEFON PHONE
LDZAŃ	EPLD*	513523N 0191516E	
LESZNO	EPLS*	515006N 0163119E	
LINOWIEC	EPLI*	540029N 0183000E	
LISIE KĄTY k/Grudziądza	EPGI*	533128N 0185058E	
LUBIN	EPLU*	512523N 0161146E	
LUBLIN	EPLB*	511425N 0224249E	
LUBLIN - LUBELLA	EPLA*	511323N 0223306E	
ŁAŃCUT - ROS-SWEET	EPSO*	500515N 0221344E	
ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL 2	EPAH*	541729N 0182545E	
ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL	EPAS*	541728N 0182531E	
ŁASK	EPLK**	513304N 0191057E	
ŁĘCZYCA	EPLY**	520018N 0190838E	
ŁOSOSINA DOLNA k/Nowego Sącza	EPNL*	494443N 0203724E	
ŁÓDŹ	EPLL*	514319N 0192353E	
MALBORK	EPMB**	540136N 0190808E	
MASŁÓW k/Kielc	EPKA*	505349N 0204354E	
MASPEX - WADOWICE	EPMW*	495310N 0193029E	
MAZURY HELIPAD	EPGH*	540206N 0214759E	
MAZURY AIR CAMP	EPRD*	540801N 0213555E	
MAZURY - RYDZEWO	EPTR*	535809N 0214651E	
MICHAŁKÓW k/Ostrowa Wlkp.	EPOM*	514209N 0175049E	
MIELEC	EPML*	501920N 0212744E	
MIELNO	EPXM*	541535N 0160357E	
MILEWO	EPMX*	524000N 0202543E	
MIŃSK MAZOWIECKI	EPMM**	521144N 0213921E	
MIROSŁAWICE	EPMR*	505733N 0164613E	
MIROSŁAWIEC	EPMI**	532342N 0160458E	
MOŚCISKA BC&O	EPWM*	521706N 0205207E	
MRĄGOWO	EPMG*	534929N 0211906E	
MYŚLIBÓRZ - GIŻYN	EPMY*	525629N 0150147E	
NADARZYCE	EPNA*	532718N 0162924E	
NIEBORÓW 2	EPNB*	520356N 0200151E	
NIEGOWONICZKI	EPNI*	502223N 0192514E	
NIEPRUSZEWO	EPAU*	522217N 0163505E	
NOWA DĘBA	EPND*	502525N 0214749E	
NOWE MIASTO	EPNM*	513738N 0203207E	
NOWY TARG	EPNT*	492744N 0200308E	
OBORNIKI SŁONAWY	EPOB*	524001N 0164626E	
OKSYWIE	EPOK**	543447N 0183102E	
OLSZTYN - MAZURY	EPSY*	532855N 0205616E	
OPOLE/Kamień Śląski	EPKN*	503145N 0180507E	
PAWŁOWICZKI	EPPA*	501441N 0180125E	
PIASTÓW k/Radomia	EPRP*	512844N 0210636E	
PIJANÓW	EPPJ*	510144N 0200917E	
PIŁA	EPPI*	531011N 0164238E	
PIŁA - MOTYLEWO	EPPM*	530631N 0164540E	

Mapa ta uzupełnia Mapę Lotniska - ICAO przedstawiając szczegółowo płyty postojowe wraz ze stanowiskami postojowymi statków powietrznych.

This chart supplements the Aerodrome Chart - ICAO for precise portrayal of aprons with aircraft stands.

3 Mapa Naziemnego Ruchu Lotniskowego - ICAO

Mapa zawiera szczegółowe informacje ułatwiające ruch naziemny statków powietrznych do/ze stanowisk postojowych oraz parkowanie/dokowanie statków powietrznych. Mapa ta jest dostępna jedynie wówczas, gdy z powodu dużego zagęszczenia informacji, szczegółowe informacje dotyczące naziemnego ruchu statków powietrznych nie mogą zostać przedstawione wystarczająco dokładnie i czytelnie na Mapie Lotniska - ICAO.

3 Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO

This chart contains detailed information facilitating the ground movement of aircraft to/from the aircraft stands and the parking/docking of aircraft. The chart is available where, due to congestion of information, details necessary for the ground movement of aircraft cannot be shown with sufficient clarity on the Aerodrome Chart - ICAO.

4 Mapa Przeszkód Lotniskowych - ICAO Typ A (Ograniczenia operacyjne)

Mapa przedstawia znaczące przeszkody w strefie ścieżki wznoszenia, a także podaje tzw. deklarowane długości, umożliwiając użytkownikom statków powietrznych dostosowanie się do istniejących ograniczeń operacyjnych.

4 Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations)

This chart depicts significant obstacles in the take-off flight path area and provides information on declared distances to enable aircraft operators to comply with the operating limitations.

5 Mapa Terenu dla Podejścia Precyzyjnego - ICAO

Mapa profilu terenu jest wydawana dla dróg startowych przeznaczonych do podejść precyzyjnych kategorii II i III.

5 Precision Approach Terrain Chart - ICAO

The terrain profile chart is published for precision approach runways Categories II and III.

6 Mapa Standardowych Odlotów według Wskazań Przyrządów (SID) - ICAO

Mapa przedstawia standardowe trasy odlotowe od miejsca startu do określonych punktów nawigacyjnych w drogach lotniczych. Mapa ta jest dostępna, kiedy ustanowiona trasa standardowego odlotu według wskazań przyrządów nie może być przedstawiona z odpowiednią czytelnością na Mapie Obszarowej - ICAO.

6 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO

This chart shows standard departure routes from take-off to the specified reporting points within airways. The chart is available when a standard departure route - instrument cannot be shown with sufficient clarity on the Area Chart - ICAO.

7 Mapa Obszarowa - ICAO

Mapa przedstawia wyznaczone trasy dolotowe i przelotowe przeznaczone dla samolotów lądujących na danym lotnisku lub lecących tranzytem przez dany obszar kontrolowany lotniska/węzła lotnisk. Mapa ta jest dostępna, jeżeli trasy lotnicze mają skomplikowany charakter i nie mogą być w sposób właściwy i wystarczający przedstawione na Mapie Tras Lotniczych - ICAO.

7 Area Chart - ICAO

This chart shows designated arrival and transit routes required for aircraft landing at a given aerodrome or aircraft overflying a given terminal control area. The chart is available where air routes are complex and cannot be adequately shown on an Enroute Chart - ICAO.

8 Mapa Standardowych Dolotów według Wskazań Przyrządów (STAR) - ICAO

Mapa przedstawia standardowe trasy dolotowe od fazy lotu po trasie do fazy podchodzenia do lądowania. Mapa ta jest dostępna, kiedy ustanowiona trasa standardowego dolotu według wskazań przyrządów nie może być przedstawiona z odpowiednią czytelnością na Mapie Obszarowej - ICAO.

8 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO

This chart shows standard arrival routes from en-route phase to the approach phase. The chart is available when a standard arrival route - instrument cannot be shown with sufficient clarity on the Area Chart - ICAO.

9 Mapa Minimalnych Wysokości Bezwzględnych Dozorowania ATC - ICAO

Mapa ta wydawana jest dla CTR/MCTR lub TMA/MTMA, w których zapewniana jest radarowa służba kontroli ruchu lotniczego i prowadzone jest wektorowanie statków powietrznych. Przedstawia ona minimalne wysokości wektorowania w zdefiniowanych sektorach, zapewniające wymagane przewyższenie nad przeszkodami.

9 ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO

This chart is issued for a CTR/MCTR or TMA/MTMA where radar ATC service and guidance of aircraft are provided. It depicts minimum vectoring altitudes within defined sectors to ensure appropriate minimum obstacle clearance.

10 Mapa Podejścia według Wskazań Przyrządów - ICAO

Mapa przedstawia procedury podejścia do lądowania według wskazań przyrządów łącznie z procedurą odlotu po nieudanym podejściu oraz strefy oczekiwania.

10 Instrument Approach Chart - ICAO

This chart shows instrument approach procedures including missed approach procedures and associated holding patterns.

11 Mapa Podejścia z Widocznością - ICAO

Mapa zapewnia załogom statków powietrznych informacje umożliwiające przejście od fazy lotu po trasie/zniżania do fazy podejścia do drogi startowej, gdzie zaprojektowano procedurę podejścia do lądowania w warunkach widoczności (VMC).

12 Mapa Tras Lotniczych - ICAO

Mapa obejmująca swym zasięgiem Rejon Informacji Powietrznej (FIR) Warszawa, przedstawia drogi nawigacji obszarowej RNAV. Mapa zawiera informacje istotne dla nawigacji w drogach lotniczych zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

13 Lotnicza mapa Polski - ICAO

Mapa ta składa się z 6 arkuszy pokrywających terytorium Polski wykonanych w skali 1:500 000. Jest to mapa topograficzna zawierająca informacje o znaczeniu istotnym dla lotów z widocznością (VFR). Mapa obejmuje wszystkie struktury przestrzeni powietrznej występujące w granicach pionowych od GND do FL 95.

Na treść mapy składa się:

- podkład topograficzny;
- pomoce radionawigacyjne;
- lotniska cywilne międzynarodowe i krajowe, cywilno-wojskowe oraz lotniska i lądowiska niepublikowane w AIP Polska;
- strefy: niebezpieczne, ograniczone, zakazane;
- struktury przestrzeni powietrznej: FIR, TMA, CTR, ATZ, RMZ, MTMA, MCTR, TSA, TRA, MRT, rejony aktywności sportowo-rekreacyjnej;
- sektory FIS;
- ADIZ;
- przeszkody lotnicze;
- punkty dla lotów VFR;
- punkty meldowania na granicy FIR;
- MEF Maksymalna Wysokość Obiektu (w oczkach co 30');
- izogony, aktualizowane co 5 lat, w latach podzielnych przez 5.

Lotnicza mapa Polski - ICAO składa się z 6 arkuszy reprezentujących jeden z 6 regionów (patrz punkt 3.2.6). Arkusze można nabywać w komplecie lub oddzielnie.

14 Mapa Tras Dolotowych i Odlotowych VFR

Mapa ta jest dostępna dla lotnisk regularnie wykorzystywanych przez międzynarodowe lotnictwo cywilne, dla których nie ustanowiono procedury podejścia do lądowania z widocznością. Mapa przedstawia trasy dolotowe/odlotowe VFR ustanowione dla danego lotniska.

15 Mapa operacyjna dla lotów z widocznością

Mapa ta jest dostępna dla lotnisk regularnie wykorzystywanych przez międzynarodowe lotnictwo cywilne, dla których nie ustanowiono procedury podejścia do lądowania z widocznością lub tras dolotowych/

11 Visual Approach Chart - ICAO

This chart provides flight crews with information which will enable them to transit from the en-route/descent to approach phases of flight to the runway of designed approach procedure by means of visual reference.

12 Enroute Chart - ICAO

This chart covering the area of the Warszawa Flight Information Region (FIR), depicts RNAV routes. The chart contains information essential for enroute navigation under instrument flight rules.

13 Aeronautical Chart of Poland - ICAO

This chart series consists of 6 sheets covering the territory of Poland and is printed at a scale of 1:500 000. It is a topographical map containing information significant for VFR flights. The chart covers all airspace structures within vertical limits between GND and FL 95.

The chart contains:

- topographic base;
- radio navigation aids;
- international and domestic civil aerodromes, civil-military aerodromes and aerodromes and airfields not published in AIP Poland;
- danger, restricted and prohibited areas;
- airspace structures: FIR, TMA, CTR, ATZ, RMZ, MTMA, MCTR, TSA, TRA, MRT, areas of sporting and recreational activities;
- FIS sectors;
- ADIZ;
- aeronautical obstacles;
- reporting points for VFR flights;
- reporting points on the FIR boundary;
- MEF Maximum Elevation Figure (every 30' quadrilateral);
- isogonic lines, updated every 5 years, in years which can be divided by 5.

Aeronautical Chart of Poland - ICAO consists of 6 sheets representing one of 6 regions (see point 3.2.6). The sheets are available as a set or individually.

14 VFR Arrival and Departure Routes

This chart is available for aerodromes which are regularly operated by international civil aviation for which visual approach procedure has not been designed. The chart depicts VFR arrival/departure routes designated for a given aerodrome.

15 Visual Operation Chart

This chart is available for aerodromes which are regularly operated by international civil aviation for which visual approach procedure or VFR arrival/ departure routes have not been designed. It is a topographical map containing information relevant for visual flights.

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

16 Mapy dodatkowe

Dodatkowo w AIP Polska znajdują się następujące załączniki graficzne:

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

16 Supplementary Charts

In addition, AIP Poland contains the following graphical Appendix:

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

5 WYKAZ DOSTĘPNYCH MAP LOTNICZYCH **5 LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE**

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

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

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
	Olsztyn - Mazury:		
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RNP RWY 01	AD 2 EPSY 10-1	17 APR 2025
1: 750 000	Olsztyn - Mazury RNP RWY 19	AD 2 EPSY 10-3	17 APR 2025
	Warsaw Chopin Airport:		
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 11	AD 2 EPWA 10-1	17 APR 2025
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 15	AD 2 EPWA 10-5	17 APR 2025
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 29	AD 2 EPWA 10-9	17 APR 2025
1: 750 000	Warsaw Chopin Airport RNAV RWY 33	AD 2 EPWA 10-13	17 APR 2025
	Wrocław - Strachowice:		
1: 750 000	Wrocław - Strachowice RNAV RWY 11	AD 2 EPWR 10-1	17 APR 2025
1: 750 000	Wrocław - Strachowice RNAV RWY 29	AD 2 EPWR 10-5	17 APR 2025
	Zielona Góra - Babimost:		
1: 500 000	Zielona Góra - Babimost RWY 06/24	AD 2 EPZG 10-1	17 APR 2025
1: 500 000	Zielona Góra - Babimost RNP RWY 06/24	AD 2 EPZG 10-3	17 APR 2025
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO			
1: 1 000 000	TMA GDAŃSK	ENR 6.3.1-1	17 APR 2025
1: 1 000 000	TMA KRAKÓW	ENR 6.3.2-1	17 APR 2025
1: 1 000 000	TMA POZNAŃ	ENR 6.3.3-1	17 APR 2025
1: 500 000	MTMA RADOM	ENR 6.3.4-1	17 APR 2025
1: 500 000	TMA RZESZÓW	ENR 6.3.5-1	17 APR 2025
1: 1 000 000	TMA WARSZAWA	ENR 6.3.6-1	17 APR 2025
Instrument Approach Chart - ICAO			
	Bydgoszcz:		
1: 250 000	ILS z RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	ILS y or LOC y RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	VOR z RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	VOR y RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-11	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 12-15	17 APR 2025
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 500 000	ILS CAT II & III or LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 12-11	17 APR 2025

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
	Kraków - Balice:		
1: 250 000	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 12-11	17 APR 2025
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 12-11	17 APR 2025
	Lublin:		
1: 250 000	ILS z CAT II or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	ILS y CAT II or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-11	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-13	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 12-17	17 APR 2025
	Łódź:		
1: 250 000	ILS z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	ILS y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 12-13	17 APR 2025
	Warszawa/Modlin:		
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 12-11	17 APR 2025
	Poznań - Ławica:		
1: 500 000	ILS z CAT II RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	ILS y CAT II or LOC y RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-5	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-9	17 APR 2025

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

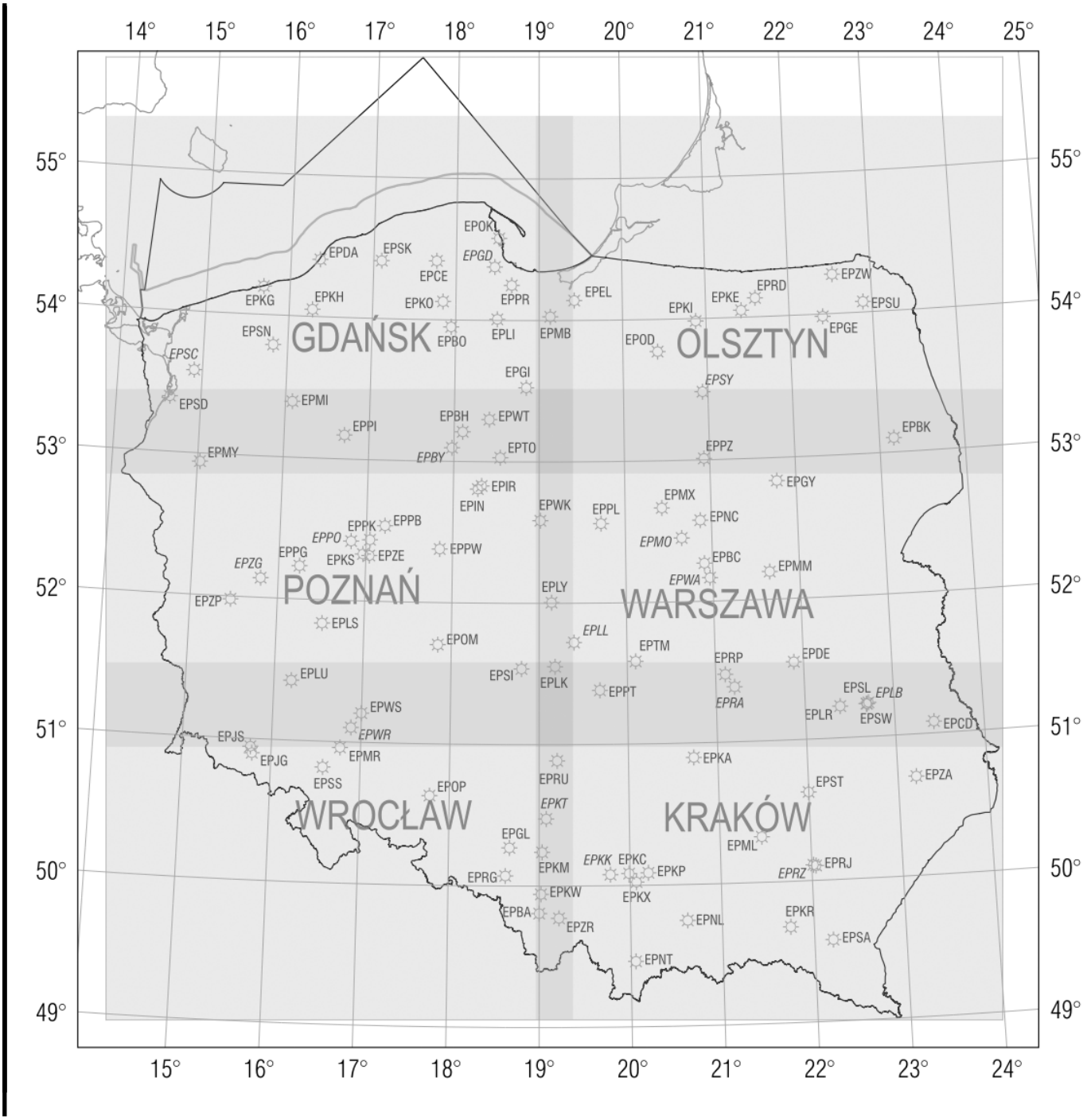
TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 500 000	VOR RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-17	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-19	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 15 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-23	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-27	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-31	17 APR 2025
	Wrocław - Strachowice:		
1: 500 000	ILS CAT II or LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-1	17 APR 2025
1: 500 000	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-3	17 APR 2025
1: 500 000	VOR z RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	VOR y RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-7	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-9	17 APR 2025
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-13	17 APR 2025
	Zielona Góra - Babimost:		
1: 250 000	ILS z RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-1	17 APR 2025
1: 250 000	ILS y or LOC y (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-3	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 06 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-5	17 APR 2025
1: 250 000	VOR RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-7	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 06 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-9	17 APR 2025
1: 250 000	RNP RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-13	17 APR 2025
Visual Approach Chart - ICAO			
1: 100 000	Warszawa/Modlin RWY 26	AD 2 EPMO 13-1	17 APR 2025
Enroute Chart - ICAO			
1: 1 000 000	RNAV Routes	ENR 6.1-1	15 MAY 2025
VFR Arrival and Departure Routes			
1: 500 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	Lublin	AD 2 EPLB 13-1	15 MAY 2025
1: 500 000	Łódź	AD 2 EPLL 13-1	17 APR 2025
1: 250 000	Poznań - Ławica	AD 2 EPPO 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka	AD 2 EPRZ 13-1	15 MAY 2025
1: 500 000	Olsztyn - Mazury	AD 2 EPSY 13-1	17 APR 2025
1: 250 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 13-1	17 APR 2025
1: 100 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 13-3	17 APR 2025
1: 500 000	Wrocław - Strachowice	AD 2 EPWR 13-1	17 APR 2025
Visual Operation Chart			
1: 500 000	Gdańsk Lech Walesa	AD 2 EPGD 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	Katowice - Pyrzowice	AD 2 EPKT 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	Warszawa/Modlin	AD 2 EPMO 13-3	17 APR 2025

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 500 000	Warszawa - Radom	AD 2 EPRA 13-1	17 APR 2025
1: 500 000	Szczecin - Goleniów	AD 2 EPSC 13-1	15 MAY 2025
1: 500 000	Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPZG 13-1	17 APR 2025

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Sektory AIRMET/AIRMET sectors 1: 4 000 000		GEN 3.5.1-1	17 APR 2025
Regiony nastawiania wysokościomierzy/Altimeter setting regions 1: 4 000 000		GEN 3.5.2-1	17 APR 2025
Znaczące punkty nawigacyjne Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/Baltic FRA significant points within Warszawa FIR 1: 3 000 000		ENR 6.1-3	17 APR 2025
Granice Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/Baltic FRA boundary within Warszawa FIR 1: 4 000 000		ENR 6.1-5	17 APR 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL95 – FL115/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL95 – FL115 1: 4 000 000		ENR 6.1-7	17 APR 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL115 – FL135/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL115 – FL135 1: 4 000 000		ENR 6.1-9	17 APR 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL135 – FL145/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL135 – FL145 1: 4 000 000		ENR 6.1-11	17 APR 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL145 – FL195/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL145 – FL195 1: 4 000 000		ENR 6.1-13	17 APR 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL195 – FL245/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL195 – FL245 1: 4 000 000		ENR 6.1-15	17 APR 2025
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL245 – FL285/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL245 – FL285 1: 4 000 000		ENR 6.1-17	17 APR 2025

6 INDEKS ARKUSZY LOTNICZEJ MAPY POLSKI – ICAO 1: 500 000

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



7 MAPY TOPOGRAFICZNE

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej nie prowadzi sprzedaży map topograficznych.

7 TOPOGRAPHICAL CHARTS

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

8 KOREKTY DO MAP NIEUJĘTYCH W AIP

Mapa niewłączona do AIP to Lotnicza mapa Polski (1: 500 000) obejmująca cały FIR Warszawa. W związku z tym korekty należy śledzić na stronie tytułowej Zmiany do AIP i na wymienianych stronach danej Zmiany.

8 CORRECTIONS TO CHARTS NOT CONTAINED IN THE AIP

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

- Doc 8896 - Podręcznik praktycznej meteorologii lotniczej,
- Doc 7754 - Plan żeglugi powietrznej dla regionu europejskiego, część I i II,
- Doc 9328 - Widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR), teoria i praktyka obserwacji i meldunków,
- Załącznik V rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011.

Różnice w stosunku do norm, zalecanych metod postępowania i procedur Załącznika 3 ICAO są spisane w rozdziale GEN 1.7.3-1.

1.3. Godziny pracy:

Godziny pracy biur prognoz meteorologicznych i lotniskowych stacji meteorologicznych: H24. Wyjątek stanowi:
Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Zielona Góra-Babimost: 0330-2100 (0230-2000) UTC.

2 OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI

Służby MET w FIR Warszawa zapewniają certyfikowane instytucje: Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy, Airport Meteo Sp. z o.o., Warmia i Mazury Sp. z o.o. oraz Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. na podstawie umów z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w następujących obszarach działania zgodnych z rejonami odpowiedzialności służb ruchu lotniczego wyszczególnionymi na mapach GEN 3.5.1-1 i GEN 3.5.2-1.

Prognozy obszarowe GAMET są opracowywane dla sektorów FIS:
A1, A2, A3, A4, A5.

Nagłówki prognoz obszarowych GAMET:
FAPL21 sektor A1
FAPL22 sektor A2
FAPL23 sektor A3
FAPL24 sektor A4
FAPL25 sektor A5

Zakres odpowiedzialności biur prognoz meteorologicznych jest następujący:

2.1. **Centralne Biuro Prognoz Lotniczych** pełniące funkcję Meteorologicznego Biura Nadzoru:

Prognoza obszarowa GAMET na sektor A1, A3, A4;
TAF FT EPGD, EPLB, EPLL, EPMO, EPSC, EPWA.

2.2. **Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie:**

Prognoza obszarowa GAMET na sektor A2 i A5;

TAF FC EPZG;
TAF FT EPKK, EPKT, EPRZ, EPPO, EPWR.

2.3. **Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Airport Meteo**

TAF FC EPRA. Różnice od przepisów wykonywania prognoz TAF zawartych w Załączniku 3 ICAO dostępne są na stronie www.airportmeteo.net.

- Doc 8896 - Manual of Aeronautical Meteorological Practices,
- Doc 7754 - Air Navigation Plan - European Region, Vol. I and II,
- Doc 9328 - Manual on Runway Visual Range Observing and Reporting Practices,
- Annex V of Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, repealing Regulation (EC) No 482/2008, Implementing Regulations (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 and (EU) 2016/1377 and amending Regulation (EU) No 677/2011.

Differences from ICAO standards, recommended practices and procedures of Annex 3 are listed in GEN 1.7.3-1.

1.3. Working hours:

The working hours of meteorological forecasting offices and aeronautical meteorological stations: H24. The exception is:
Aeronautical Meteorological Station Zielona Góra-Babimost: 0330-2100 (0230-2000) UTC.

2 AREA OF RESPONSIBILITY

The MET services in the FIR Warszawa is provided by certified institutions: Institute of Meteorology and Water Management - National Research Institute, Airport Meteo Sp. z o.o., Warmia i Mazury Sp. z o.o. and Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. in accordance with agreements with the Polish Air Navigation Services Agency. These agreements specify the areas of performance which are consistent with the areas of responsibility of air navigation services presented on charts GEN 3.5.1-1 and GEN 3.5.2-1.

GAMET area forecasts are prepared for the FIS sectors:
A1, A2, A3, A4, A5.

The headers of GAMET forecasts will be the following:
FAPL21 sector A1
FAPL22 sector A2
FAPL23 sector A3
FAPL24 sector A4
FAPL25 sector A5

The scope of responsibility of the Meteorological Forecasting Offices is the following:

2.1. **Central Aeronautical Forecasting Office** functioning as Meteorological Watch Office:

GAMET area forecast for sectors A1, A3, A4;
TAF FT EPGD, EPLB, EPLL, EPMO, EPSC, EPWA.

2.2. **Meteorological Forecasting Office in Kraków:**

GAMET area forecast for sector A2 and A5;

TAF FC EPZG;
TAF FT EPKK, EPKT, EPRZ, EPPO, EPWR.

2.3. **Aerodrome MET Office Airport Meteo**

TAF FC EPRA. Differences from the ICAO Annex 3 provisions related to the issuance of TAF are detailed at www.airportmeteo.net.

EPZG	Obserwacje regularne są wykonywane co 30 min, w czasie godzin pracy MET, codziennie. Zmiany w pracy operacyjnej MET są publikowane w NOTAM. Obserwacje specjalne są wykonywane zgodnie z porozumieniami pomiędzy służbą ATS i MET. Obserwacje zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) są wykonywane przez obserwatora MET na żądanie ATS. Na lotnisku jest zainstalowany automatyczny system pomiarów parametrów meteorologicznych (AWOS). / The routine observations are made throughout the hours of MET operation of each day, at intervals of one half-hour. The changes in the hours of MET operation are notified in NOTAM. The special reports are made based on the agreement between ATS and MET. Observation of runway visual range (RVR) are made by MET observer, at request of ATS. At aerodrome is installed Automated Weather Observing Systems (AWOS).	MET REPORT, SPECIAL, METAR TREND - NIL	**Podstawa chmur / Ceiling** 1 - ceilometr / ceilometer (LIDAR) RWY 24 APCH (BFR THR - 900 m) **Wiatr przyziemny / SFC WIND** 1 - wiatromierz ultrasoniczne / ultrasonic anemometer RWY 24 TDZ (FM THR - 286 m, FM RCL -117.1 m) **Widzialność, zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej / VIS/RVR** 1 - widzialnościomierz / visibility sensor RWY 24 TDZ (FM THR - 279.9 m, FM RCL - 117.8 m) **Pogoda bieżąca / Present weather** 1 - czujnik pogody bieżącej / present weather sensor RWY 24 APCH (BFR THR - 900 m) **Temperatura powietrza, temperatura punktu rosy / Temperature, dew point** 1 - sonda temperatury i wilgotności powietrza / humidity and temperature probe RWY 24 TDZ (FM THR - 286.1 m, FM RCL -117.7 m) **Ciśnienie / Pressure** 2 - barometry cyfrowe / digital barometers RWY 24 TDZ (FM THR - 286.1 m, FM RCL - 117.7 m) Lotniskowa Stacja Meteorologiczna / Aeronautical Meteorological Station	Patrz / see EPZG AD 2.3.6	Instytucja zapewniająca służbę meteorologiczną (Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy). Informacje klimatologiczne dostępne po wcześniejszym zamówieniu: oslonameteo@imgw.pl./ Meteorological service provider (Institute of Meteorology and Water Management-National Research Institute). Climatological information is available after prior request at: oslonameteo@imgw.pl.

4 RODZAJE SŁUŻB

4.1. Odprawa załóg:

Podstawowym sposobem odprawy załóg jest wydawanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej przed lotem, bezpośrednio w lotniskowej stacji meteorologicznej.

Można również uzyskać dokumentację lotniczo-meteorologiczną pocztą elektroniczną na wskazany adres mailowy lub faksem.

4.2. Dostępna dokumentacja lotniczo-meteorologiczna:

a. Komunikaty METAR wraz z prognozami TREND (jeśli dostępne) dla lotnisk startu, lądowania, lotnisk na trasie i zapasowych;

b. Prognozy TAF i zmiany do nich dla lotnisk startu i planowanego lądowania oraz dla lotnisk zapasowych po starcie;

c. Informacje SIGMET i AIRMET;

d. SIGWX, mapy wiatrów i temperatury na poziomach lotu: FL 50 do FL 530.

4.3. Oprócz dokumentacji na lot w lotniskowych stacjach meteorologicznych i w Centralnym Biurze Prognoz Lotniczych, dostępne są następujące informacje meteorologiczne:

a. Ostrzeżenia lotniskowe.

4 TYPES OF SERVICES

4.1. Briefing:

The primary method of providing briefing for flight crew members is by delivering meteorological flight documentation before flight, directly at an aeronautical meteorological station.

It is also possible to receive meteorological flight documentation via e-mail or fax.

4.2. Available meteorological flight documentation:

a. METAR and TREND (if available) for aerodromes of departure, destination, as well as en-route and alternate aerodromes;

b. TAF and TAF amendments for aerodromes of departure, destination and alternate aerodromes after take-off;

c. SIGMET and AIRMET information;

d. SIGWX, wind and temperature charts for the levels between FL 50 and FL 530.

4.3. Except for flight documentation the following meteorological information is available at the aeronautical meteorological stations and in the Central Aeronautical Forecasting Office:

a. Aerodrome warnings.

Ostrzeżenia lotniskowe opracowywane są zgodnie z obszarami odpowiedzialności przez biura prognoz meteorologicznych według kryteriów określonych w lokalnych porozumieniach pomiędzy właściwymi służbami PAŻP a: IMGW-PIB/ Airport Meteo Sp. z o.o./ Warmia i Mazury Sp. z o.o/ Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., tekstem otwartym w języku polskim i są dostępne we właściwych ATS, u dyżurnego portu, w biurach prognoz meteorologicznych i lotniskowych stacjach meteorologicznych.

IMGW-PIB wykonuje ostrzeżenia lotniskowe dla lotniska EPML wydawane przez Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie.

Aerodrome warnings are issued by the meteorological forecasting offices in accordance with the areas of their responsibility following the criteria specified in local agreements between relevant PANSA's services and: the Institute of Meteorology and Water Management - National Research Institute/ Airport Meteo Sp. z o.o./ Warmia i Mazury Sp. z o.o/ Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. in plain Polish. This information is available from relevant ATS, from an airport duty officer, in meteorological forecasting offices and aeronautical meteorological stations.

The Institute of Meteorology and Water Management - National Research Institute (IMGW - PIB) prepares aerodrome warnings for the EPML aerodrome, issued by the Meteorological Forecasting Office in Kraków.

b. Satelitarne zdjęcia meteorologiczne;

c. Informacje z radarów meteorologicznych;

d. Informacje z systemu wyładowań atmosferycznych.

b. Meteorological satellite images;

c. Information from meteorological ground radars;

d. Information from lightning detection system.

4.4. Dostępność i okres ważności prognoz TAF FC:

Dostępność (UTC)	Ważność (UTC)
0230	0300-1200
0530	0600-1500
0830	0900-1800
1130	1200-2400
1430	1500-1500
1730	1800-0300
2030	2100-0600
2330	0000-0900

4.4. Availability and validity periods of TAF FC forecasts dissemination:

Availability (UTC)	Validity (UTC)
0230	0300-1200
0530	0600-1500
0830	0900-1800
1130	1200-2400
1430	1500-1500
1730	1800-0300
2030	2100-0600
2330	0000-0900

4.5. Dostępność i okres ważności prognoz TAF FT:

a. okres ważności, co 6 godzin:

Dostępność (UTC)	Ważność (UTC)
0530	0600-0600
1130	1200-1200
1730	1800-1800
2330	0000-2400

b. okres ważności, co 3 godziny:

Dostępność (UTC)	Ważność (UTC)
0230	0300-0300
0530	0600-0600
0830	0900-0900
1130	1200-1200
1430	1500-1500
1730	1800-1800
2030	2100-2100

4.5. Availability and validity periods of TAF FT forecasts:

a. validity every 6 hours:

Availability (UTC)	Validity (UTC)
0530	0600-0600
1130	1200-1200
1730	1800-1800
2330	0000-2400

b. validity every 3 hours:

Availability (UTC)	Validity (UTC)
0230	0300-0300
0530	0600-0600
0830	0900-0900
1130	1200-1200
1430	1500-1500
1730	1800-1800
2030	2100-2100

2330	0000-2400

2330	0000-2400

4.6. Informacje meteorologiczne dla lotnictwa są również dostępne na stronie internetowej IMGW-PIB: awiacja.imgw.pl. W przypadku lotniska Warszawa-Radom dodatkowo na stronie: airportmeteo.net. W przypadku lotniska Olsztyn-Mazury dodatkowo na stronie: www.meteo.mazuryairport.pl.

4.6. Meteorological information for aviation is also available at awiacja.imgw.pl. For Warszawa-Radom aerodrome additionally at: airportmeteo.net. For Olsztyn-Mazury aerodrome additionally at: www.meteo.mazuryairport.pl.

4.7. Prognozy opracowywane dla lotów VFR:

4.7. For VFR flights the following forecasts are available:

4.7.1. Prognozy obszarowe GAMET

Ważność prognoz GAMET wynosi 6 godzin i są one opracowywane i publikowane co 6 godzin dla sektorów FIS A1, A2, A3, A4, A5 zgodnie z mapą GEN 3.5.2-1.

4.7.1. GAMET Area Forecasts

The validity period of GAMET forecasts is 6 hours. These forecasts are prepared and published every 6 hours for the FIS sectors A1, A2, A3, A4, A5 according to chart GEN 3.5.2-1.

Dostępność (UTC)	Ważność (UTC)
0300	0400-1000
0900	1000-1600
1500	1600-2200
2100	2200-0400

Availability (UTC)	Validity (UTC)
0300	0400-1000
0900	1000-1600
1500	1600-2200
2100	2200-0400

Prognoza obszarowa GAMET zawiera 2 sekcje z następującymi informacjami:

SEKCJA I

1. Prędkość wiatru przyziemnego - grupa SFC WSPD.
2. Widzialność pozioma przy powierzchni ziemi - grupa SFC VIS.
3. Istotne zjawiska pogody - grupa SIGWX.
4. Góry zakryte - grupa MT OBSC.
5. Zachmurzenie - grupa SIG CLD.
6. Oblodzenie - grupa ICE.
7. Turbulencja - grupa TURB.
8. Fala górska - grupa MTW.
9. SIGMET - SIGMET APPLICABLE.

Podawany jest numer depeszy SIGMET stosującej się do FIR Warszawa lub tego podobszaru, dla którego jest ważna dana prognoza GAMET.

SEKCJA II

10. Sytuacja baryczna - grupa PSYS.
11. Wiatr przyziemny - grupa SFC WIND.
12. Górne wiatry i temperatury - grupa WIND/T. Podawane są: średni kierunek i prędkość.
13. Zachmurzenie - grupa CLD.
14. Poziom izotermy zero - grupa FZLVL.
15. Temperatura powierzchni morza i stan morza - grupa SEA.

A GAMET Area Forecast contains the following information:

SECTION I

1. Surface wind speed - SFC WSPD group.
2. Horizontal surface visibility - SFC VIS group.
3. Significant weather phenomena - SIGWX group.
4. Mountain obscuration - MT OBSC group.
5. Cloud - SIG CLD group.
6. Icing - ICE group.
7. Turbulence - TURB group.
8. Mountain wave - MTW group.
9. SIGMET - SIGMET APPLICABLE.

The number of SIGMET messages applicable to the FIR Warszawa or the sub-area thereof, for which a GAMET forecast is valid.

SECTION II

10. Pressure centres and fronts - PSYS group.
11. Surface wind - SFC WIND group.
12. Upper winds and temperatures - WIND/T group. Mean values of wind direction and speed are provided.
13. Cloud - CLD group.
14. Freezing level - FZLVL group.
15. Sea-surface temperature and state of sea - SEA group.

Wszystkie wysokości w prognozach podawane są w odniesieniu do uśrednionego poziomu morza (AMSL) lub w poziomach lotu (FL).

All heights in forecasts are expressed as altitudes above mean sea level (AMSL) or in flight levels (FL).

4.7.2. Ciśnienie regionalne QNH

4.7.2. Regional QNH pressure

a. W celu uzupełnienia aktualnego ciśnienia QNH wykorzystywanego dla potrzeb ruchu lotniczego w obszarze kontrolowanym lotniska (TMA) i pod nim, FIR Warszawa został podzielony na Regiony Nastawienia Wysokościomierzy (RNW), przedstawione na mapie GEN 3.5-2-1. Dla każdego regionu obliczane jest najniższe QNH z jednogodzinnym krokiem czasowym.

a. In order to amend the current QNH pressure used for the needs of air traffic within terminal control areas (TMA), the FIR Warszawa has been divided into Altimeter Setting Regions presented on chart GEN 3.5.2-1. The lowest QNH for each region is calculated with one hour time increment.

b. W sytuacjach awaryjnych (dotyczy możliwości opracowywania standardowych informacji meteorologicznych) Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru podaje do FIS WARSZAWA prognozowane najniższe QNH z jednogodzinnym krokiem dla obszarów 15 (obszar na północ od równoleżnika 53°), 16 (obszar pomiędzy równoleżnikami 51°- 53°) i 17 (obszar na południe od równoleżnika 51°).

b. In emergency situations (applies to the provision of standard MET information only) the Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office passes to WARSZAWA FIS the lowest QNH forecasted with one hour time increment for area 15 (area north of parallel 53°), area 16 (area between parallels 51°- 53°) and area 17 (area south of parallel 51°).

c. W przestrzeni powietrznej niekontrolowanej (klasa G) na i powyżej poziomu przejściowego, statek powietrzny leci na wysokościach określonych na podstawie wysokościomierza nastawionego na ciśnienie standard (1013,2 hPa). Wysokość ta wyrażana jest w poziomach lotu.

c. Within uncontrolled (Class G) airspace, at and above the transition level, the vertical position of an aircraft is determined with the aid of an altimeter set to a pressure of 1013.2 hPa (standard atmosphere). The value is expressed in terms of flight levels.

d. W przestrzeni powietrznej niekontrolowanej (klasa G) na i poniżej wysokości przejściowej, statek powietrzny leci na wysokościach określonych na podstawie wskazań wysokościomierza nastawionego na regionalne ciśnienie QNH (odniesione do średniego poziomu morza), a jego pozycja w płaszczyźnie pionowej jest wyrażona jako wysokość bezwzględna (AMSL). Informacja o aktualnym QNH regionalnym dostępna jest u informatora FIS.

d. Within uncontrolled (Class G) airspace, at and below the transition altitude, the vertical position of an aircraft is determined with the aid of an altimeter set to regional QNH (sea level pressure). The value is expressed in terms of altitudes (AMSL). The current information on the regional QNH is available from the FIS officer.

e. W przestrzeni powietrznej niekontrolowanej (klasa G) pod segmentami TMA, których dolna granica znajduje się na i poniżej wysokości bezwzględnej 6500 ft, obowiązuje nastawienie wysokościomierza na ciśnienie QNH głównego lotniska kontrolowanego w tym TMA, natomiast pod segmentami TMA, których dolna granica znajduje się powyżej wysokości bezwzględnej 6500 ft, i o ile lot odbywa się na i poniżej wysokości przejściowej, obowiązuje nastawienie wysokościomierza na ciśnienie QNH regionalne.

e. Within uncontrolled (Class G) airspace, below TMA segments, where the lower limit is at or below an altitude of 6500 ft, the QNH value from the main controlled aerodrome beneath this TMA is applicable. Below TMA segments, where the lower limit is above an altitude of 6500 ft, the regional QNH value is applicable provided the aircraft is flown at or below the transition altitude.

Lotnisko główne dla każdego TMA wskazane jest w AIP Polska, ENR 1.7.

The main aerodrome for each TMA is specified in AIP Poland, ENR 1.7.

Informacja o aktualnej wartości QNH lotniska kontrolowanego dostępna jest w ATIS, u informatora FIS, kontrolera TWR lub APP.

The current QNH value from a controlled aerodrome is available from ATIS, FIS operator, TWR or APP controller.

4.7.3. Mapy temperatury i wiatru

Mapy rozkładu temperatury i wiatru opracowywane są dla FIR Warszawa w postaci graficznej dla następujących poziomów:

- powierzchnia ziemi,
- 300 m AMSL,
- 600 m AMSL,
- 1000 m AMSL,
- 1500 m AMSL,
- 3000 m AMSL.

4.7.3. Temperature and wind charts

Temperature and wind charts are prepared for the FIR Warszawa graphically for the following levels:

- ground level,
- 300 m AMSL,
- 600 m AMSL,
- 1000 m AMSL,
- 1500 m AMSL,
- 3000 m AMSL.

Dodatkowo opracowywany jest rozkład wysokości izotermy 0°C w AMSL.

Informacja ta jest dostępna u informatora FIS oraz w biurach prognoz meteorologicznych.

Additionally, the altitude of the 0°C isotherm in metres (AMSL) is prepared.

This information is available from the FIS officer and in the meteorological forecasting offices.

4.7.4. Mapa istotnych zjawisk pogody (niski poziom)

Mapa istotnych zjawisk pogody (niski poziom) jest opracowywana dla FIR Warszawa w postaci graficznej do FL 100 według obowiązujących skrótów i symboli graficznych dla czterech terminów ważności (0000, 0600, 1200 i 1800 UTC).

Dostępność i ważność prognoz mapy istotnych zjawisk pogody:

4.7.4. Significant Weather Chart (low level)

Significant weather chart (low level) is prepared for the FIR Warszawa graphically up to FL 100 in accordance with obligatory abbreviations for 4 validity periods (0000, 0600, 1200 and 1800 UTC).

Availability and validity periods of significant weather chart forecasts:

Dostępność (UTC)	Ważność (UTC)
0200	0600
0800	1200
1400	1800
2000	0000

Availability (UTC)	Validity (UTC)
0200	0600
0800	1200
1400	1800
2000	0000

Poniższa tabela zawiera wykaz informacji meteorologicznych z lotnisk krajowych, dostępnych w lotniskowych stacjach meteorologicznych i w Centralnym Biurze Prognoz Lotniczych - Meteorologicznym Biurze Nadzoru. Godziny pracy i telefony biur prognoz meteorologicznych i lotniskowych stacji meteorologicznych zawarte są w części AD 2 AIP.

The chart below contains meteorological information collected from national aerodromes which is available at the aeronautical meteorological stations and in the Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office. Working hours and telephone numbers of the meteorological offices and aeronautical meteorological stations are listed in part AD 2 AIP.

NAZWA USŁUGI/ SERVICE	METAR	TAF (9 HR)	TAF (24 HR) EVERY 6 HR	TAF (24 HR) EVERY 3 HR	OSTRZEŻENIA LOTNISKOWE/ AERODROME WARNINGS	USKOK WIATRU/ WIND SHEAR	TREND	OBRAZY Z RADARÓW METEOROLOGICZNYCH/ METEOROLOGICAL RADAR IMAGES	ZDJĘCIA SATELITARNE/ SATELLITE IMAGES	INFORMACJE Z SYSTEMU WYŁADOWAŃ ATMOSFERYCZNYCH/ LIGHTNING DETECTION SYSTEM INFORMATION
KOD LOTNISKA/ AERODROME CODE										
EPBY	+		+		+	+		+	+	+
EPGD	+		+		+	+		+	+	+
EPKT	+		+		+	+		+	+	+
EPKK	+			+	+	+		+	+	+
EPLB	+		+		+	+		+	+	+
EPLL	+		+		+	+		+	+	+
EPML	+				+					
EPMO	+		+		+	+		+	+	+
EPPO	+		+		+	+		+	+	+
EPRA	+	+			+	+		+	+	+
EPRZ	+		+		+	+		+	+	+
EPSC	+		+		+	+		+	+	+
EPSY	+	+			+	+		+	+	+
EPWA	+			+	+	+	+	+	+	+
EPWR	+			+	+	+		+	+	+
EPZG	+	+			+	+		+	+	+

5 POWIADOMIENIA WYMAGANE OD OPERATORÓW

Minimalne wyprzedzenie wymagane przez instytucje zapewniające służby meteorologiczne, z jakim użytkownicy powinni informować o swoich potrzebach dotyczących odprawy, konsultacji lotniczej dla załóg oraz udzielania innych informacji meteorologicznych lub danych na temat zmian, wynosi 1 godzinę.

6 MELDUNKI ZE STATKÓW POWIETRZNYCH

IMGW – PIB wydaje meldunki na podstawie informacji uzyskanych od ATS.

7 VOLMET

Stacja: Warszawa
Znak identyfikacyjny: EPWA VOLMET
Częstotliwość: 127,600 MHz
Rodzaj transmisji: A3E
Aktualizacja: co 1 godzinę
Czas transmisji: H24, w sposób ciągły

Treść: Na treść komunikatu EPWA VOLMET składa się dziewięć depesz METAR z następujących lotnisk:

Chopina w Warszawie (EPWA),
Poznań - Ławica (EPPO),
Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD),
MOSCOW/Sheremetyevo (UUEE),
Budapest Liszt Ferenc (LHBP),
PRAHA/Ruzyně (LKPR),
KOBENHAVN/Kastrup (EKCH),
STOCKHOLM/Arlanda (ESSA),
BERLIN/Brandenburg (EDDB).

Uwaga: Komunikaty EPWA VOLMET telefonicznie dostępne są pod numerem: +48-22-574-5955, +48-81-452-5955.

8 SIGMET I AIRMET

8.1 SIGMET

Informacja SIGMET jest opracowywana zgodnie z kryteriami opisanymi w Dodatku 6 do Załącznika 3 ICAO i wydawana przez Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru dla FIR EPWW. Informacja SIGMET jest rozpowszechniana przez sieć GTS i AFTN pod następującym nagłówkiem:

WSPL31 EPWA
EPWW SIGMET [nn]n VALID nnnnnn/nnnnnn EPWA-
EPWW WARSZAWA FIR TREŚĆ=

Informacje WV dla FIR EPWW opracowywane są w przypadku uzyskania informacji o pyle wulkanicznym (VA) w FIR EPWW z centrów doradczych ds. chmury pyłów wulkanicznych (VAAC) w Tuluzie lub Londynie i są dostępne pod następującym nagłówkiem:

WVPL31 EPWA
EPWW SIGMET [nn]n VALID nnnnnn/nnnnnn EPWA-
EPWW WARSZAWA FIR TREŚĆ=

8.2 AIRMET

Informacja AIRMET jest opracowywana zgodnie z kryteriami opisanymi w Dodatku 6 do Załącznika 3 ICAO i wydawana przez Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru dla FIR EPWW, dla dolnej przestrzeni powietrznej (do FL 100).

5 NOTIFICATION REQUIRED FROM OPERATORS

The minimum notification period required by the meteorological service provider for all air traffic users making requests concerning briefing, consultation for crew members or provision of other meteorological information or information on changes, shall be 1 hour in advance.

6 AIRCRAFT REPORTS

The Institute of Meteorology and Water Management – National Research Institute issues messages based on the information received from ATS.

7 VOLMET

Station: Warsaw
Identification: EPWA VOLMET
Frequency: 127.600 MHz
Type of emission: A3E
Update: hourly
Hours of service: H24, continuous

Contents: The contents of the EPWA VOLMET broadcast includes nine METAR messages from the following aerodromes:

Chopina w Warszawie (EPWA),
Poznań - Ławica (EPPO),
Gdańsk im. Lecha Walesy (EPGD),
MOSCOW/Sheremetyevo (UUEE),
Budapest Liszt Ferenc (LHBP),
PRAHA/Ruzyně (LKPR),
KOBENHAVN/Kastrup (EKCH),
STOCKHOLM/Arlanda (ESSA),
BERLIN/Brandenburg (EDDB).

Remark: The EPWA VOLMET broadcast is available by phone on: +48-22-574-5955, +48-81-452-5955.

8 SIGMET AND AIRMET

8.1 SIGMET

SIGMET is issued in accordance with the recommendations of ICAO Annex 3 Appendix 6 by the Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office for EPWW FIR. SIGMET is disseminated via GTS and AFTN networks with the following header:

WSPL31 EPWA
EPWW SIGMET [nn]n VALID nnnnnn/nnnnnn EPWA-
EPWW WARSZAWA FIR CONTENTS=

WV information for EPWW FIR is prepared if Volcanic Ash Advisory Centres (VAAC) in Toulouse or in London provide information on volcanic ash (VA) in EPWW FIR and are available at the following header:

WVPL31 EPWA
EPWW SIGMET [nn]n VALID nnnnnn/nnnnnn EPWA-
EPWW WARSZAWA FIR CONTENTS=

8.2 AIRMET

AIRMET is issued in accordance with the recommendations of ICAO Annex 3 Appendix 6 by the Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office for EPWW FIR for low-level flights (up to FL 100).

Informacja AIRMET jest rozpowszechniana przez sieć GTS i AFTN pod następującym nagłówkiem:

WAPL31 EPWA
EPWW AIRMET [nn]n VALID nnnnnn/nnnnnn EPWA-
EPWW WARSZAWA FIR TREŚĆ=

Informacja AIRMET jest udostępniana przez FIS, w biurach prognoz meteorologicznych, lotniskowych stacjach meteorologicznych oraz na stronie awiacja.imgw.pl.

9 INNE AUTOMATYCZNE SŁUŻBY METEOROLOGICZNE

Dostawca usług meteorologicznych nie wykorzystuje zautomatyzowanych systemów informacji przed lotem do dostarczania i prezentacji informacji meteorologicznej użytkownikom i członkom załóg lotniczych w celu samodzielnej odprawy.

Wybrane dane meteorologiczne pochodzące od dostawcy usług są dostępne w ramach serwisu IWB (Integrated Web Briefing) (iwb.pansa.pl).

W lotniskowych stacjach meteorologicznych można odebrać dokumentację na lot rozkładowy bez oczekiwania, a na dowolny lot nieplanowany do 1 godziny po zgłoszeniu.

Jedynie dla lotniska Chopina w Warszawie dokumentację lotniczo-meteorologiczną wydaje Lotniskowa Służba Meteorologiczna Łódź na wskazany adres e-mail lub numer faksu, po wcześniejszym zamówieniu na adres e-mail: lsm.lodz@imgw.pl lub na tel.: +48-42-687-5860, +48-503-112-465.

AIRMET is disseminated via GTS and AFTN network for national exchange at the following header:

WAPL31 EPWA
EPWW AIRMET [nn]n VALID nnnnnn/nnnnnn EPWA-
EPWW WARSZAWA FIR CONTENTS=

AIRMET is available from FIS, in the meteorological forecast offices, aeronautical meteorological stations and at awiacja.imgw.pl.

9 OTHER AUTOMATED METEOROLOGICAL SERVICES

The meteorological services provider does not use automatic systems of information before flight to deliver and present meteorological information to its users and flight crew members for self-briefing.

Selected meteorological data from the services provider are available through the IWB (Integrated Web Briefing) service (iwb.pansa.pl).

At the aeronautical meteorological stations it is possible to obtain documentation for a scheduled flight without waiting and for any non-scheduled flight up to 1 hour after request.

Only for Chopina w Warszawie, flight documentation is provided by the Aeronautical Meteorological Station Łódź to an indicated fax number or e-mail address, after previous request directed to: lsm.lodz@imgw.pl or phone: +48-42-687-5860, +48-503-112-465.

TABELA 1/TABLE 1
MOBILNE JEDNOSTKI ASAR I JEDNOSTKI WSPÓŁDZIAŁAJĄCE
MOBILE ASAR UNITS AND SUPPORT UNITS

NAZWA/ NAME	GŁÓWNE ŚRODKI/ MAIN FACILITIES	ŚRODKI WSPÓŁDZIAŁAJĄCE/ SUPPORT FACILITIES	UWAGI/ REMARKS
Cewice	MRG		HEL-L - lekki śmigłowiec, promień działania do 100 NM, możliwość ewakuacji 2 do 5 osób; HEL-L - light helicopter, radius of action up to 100 NM, evacuation capacity 2 to 5 persons; HEL-M - średni śmigłowiec, promień działania od 100 do 200 NM, możliwość ewakuacji więcej niż 5 osób; HEL-M - medium helicopter, radius of action from 100 up to 200 NM, evacuation capacity more than 5 persons; MRG - samolot średniego zasięgu, promień działania 250 NM; MRG - medium range aeroplane, radius of action 250 NM; MRU - górska grupa ratownicza; MRU - mountain rescue unit; MRCC - Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego MRCC - Maritime Rescue Coordination Centre LSU - brzegowa stacja ratownicza; LSU - land-mobile SAR unit; RV - okręt ratowniczy; RV - rescue vessel.
Darłowo	HEL-L lub/or HEL-M	RV, LSU	
Dziwnów		RV, LSU	
Gdynia	HEL-L	RV, LSU	
Górki Zachodnie		RV	
Hel		RV	
Kołobrzeg		RV, LSU	
Kraków	HEL-L lub/or HEL-M		
Łeba		RV, LSU	
Mińsk Mazowiecki	HEL-L lub/or HEL-M		
Powidz	HEL-L lub/or HEL-M		
Sztutowo		LSU	
Świbno		LSU	
Świnoujście		RV	
Tolkmicko		RV	
Trzebież		RV	
Ustka		RV, LSU	
Władysławowo		RV, LSU	
Zakopane		MRU	

TABELA 2/TABLE 2
LOTNISKA DYŻUROWANIA LOTNICZYCH ZESPOŁÓW POSZUKIWAWCZO-RATOWNICZYCH
DUTY AERODROMES OF ASAR AIRCRAFT

MIEJSCE DYŻURU ASAR/ ASAR STATION	DOSTĘPNE TYPY STATKÓW POWIETRZNYCH/ AVAILABLE SAR AIRCRAFT	CZAS WEJŚCIA DO AKCJI/ ACTIVATION TIME (MINUTY/MINUTES)	DOSTĘPNOŚĆ/ AVAILABILITY
Cewice (EPCE)	MRG	50 min	24/7
Darłowo (EPDA)	HEL-L lub/or HEL-M	0700 - 2100 (0600 - 2000) UTC[1)] 20 min 2100 - 0700 (2000 - 0600) UTC[1)] 30 min	24/7
Oksywie (EPOK)	HEL-L	0700 - 2100 (0600 - 2000) UTC[1)] 20 min 2100 - 0700 (2000 - 0600) UTC[1)] 30 min	24/7
Kraków/Balice (EPKK)	HEL-L lub/or HEL-M	20 min	24/7
Mińsk Mazowiecki (EPMM)	HEL-L lub/or HEL-M	20 min	24/7
Powidz	HEL-L lub/or HEL-M	20 min	24/7

Uwagi

(1) [1)] - patrz GEN 2.1

(2) HEL-L - lekki śmigłowiec, promień działania do 100 NM, możliwość ewakuacji 2 do 5 osób;

(3) HEL-M - średni śmigłowiec, promień działania od 100 do 200 NM, możliwość ewakuacji nie więcej niż 12 osób;

(4) MRG - samolot średniego zasięgu, promień działania 250 NM.

Remarks

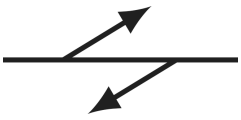
(1) [1)] - see GEN 2.1

(2) HEL-L - light helicopter, radius of action up to 100 NM, evacuation capacity of 2 to 5 persons;

(3) HEL-M - medium helicopter, radius of action from 100 up to 200 NM, evacuation capacity no more than 12 persons;

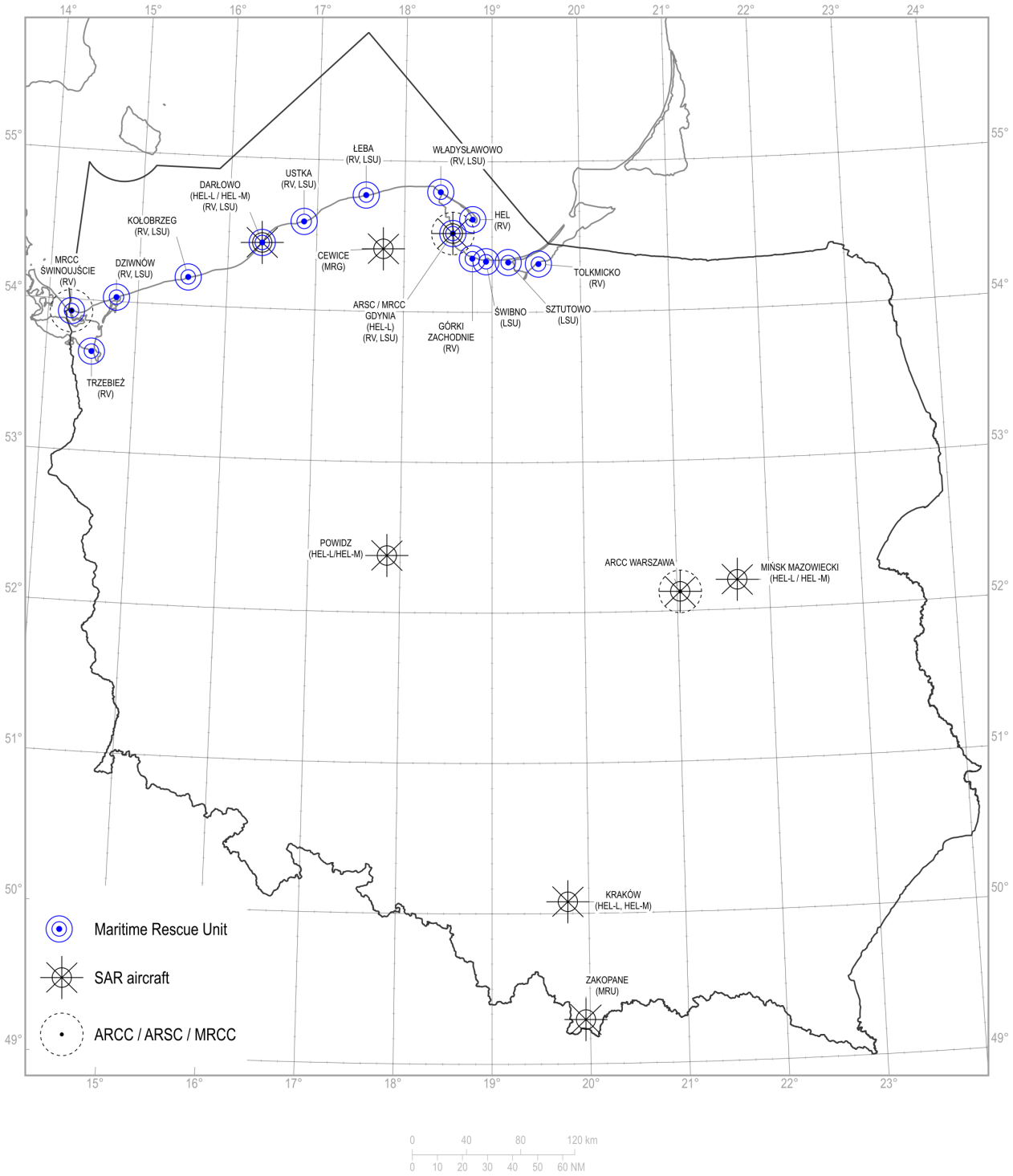
(4) MRG - medium range aeroplane, radius of action 250 NM.

TABELA 3/TABLE 3		
KOD SYGNAŁÓW WZROKOWYCH "ZIEMIA-POWIETRZE" PRZEZNACZONYCH DO STOSOWANIA PRZEZ ROZBITKÓW GROUND-AIR VISUAL SIGNAL CODE FOR USE BY SURVIVORS		
Lp. No	**Znaczenie sygnałów Message**	**Sygnał kodowy Code symbol**
1.	Potrzebna pomoc./Require assistance.	
2.	Potrzebna pomoc medyczna./ Require medical assistance.	
3.	Nie./No or Negative.	
4.	Tak./Yes or Affirmative.	
5.	Udaję się w tym kierunku./ Proceeding in this direction.	

TABELA 4/TABLE 4		
KOD SYGNAŁÓW WZROKOWYCH "ZIEMIA-POWIETRZE" PRZEZNACZONYCH DO STOSOWANIA PRZEZ NAZIEMNE JEDNOSTKI PROWADZĄCE POSZUKIWANIA I AKCJĘ RATOWNICZĄ GROUND-AIR VISUAL SIGNAL CODE FOR USE BY RESCUE UNITS		
Lp. No	**Znaczenie sygnałów Message**	**Sygnał kodowy Code symbol**
1.	Działanie zakończone./Operation completed.	
2.	Znaleźliśmy wszystkie osoby./ We have found all personnel.	
3.	Znaleźliśmy tylko niektóre osoby./ We have found only some personnel.	
4.	Nie możemy dalej kontynuować działania. Wracamy do bazy./ We are not able to continue. Returning to base.	
5.	Podzieliliśmy się na dwie grupy. Udajemy się we wskazanych kierunkach./ Have divided into two groups. Each proceeding in direction indicated.	
6.	Otrzymaliśmy informację, że statek powietrzny jest w tym kierunku./ Information received that aircraft is in this direction.	

7.	Nic nie znaleziono. Poszukujemy dalej./ Nothing found. Will continue to search.	**N N**

LOKALIZACJA JEDNOSTEK SAR W FIR WARSZAWA
SAR LOCALIZATION WITHIN FIR WARSZAWA



1.1 SEPARACJE RADAROWE/
RADAR SEPARATIONS ..... ENR 1.6 - 1
1.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI POWIETRZE-ZIEMIA/
AIR-GROUND COMMUNICATIONS FAILURE ..... ENR 1.6 - 1
1.3 ATS 1.3 NIESPRAWNOŚĆ SYSTEMU DOZOROWANIA ATS W SŁUŻBIE KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO/
SURVEILLANCE SYSTEM FAILURE IN THE AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE ..... ENR 1.6 - 1
1.4 ATS 1.4 NIESPRAWNOŚĆ SYSTEMU DOZOROWANIA ATS W SŁUŻBIE INFORMACJI POWIETRZNEJ/
SURVEILLANCE SYSTEM FAILURE IN THE FLIGHT INFORMATION SERVICE ..... ENR 1.6 - 1
1.5 WYMAGANIA W ZAKRESIE ZGŁASZANIA POZYCJI FONICZNIE I ZA POMOCĄ ŁĄCZNOŚCI KONTROLER PILOT ŁĄCZEM TRANSMISJI DANYCH (CPDLC)/
VOICE AND CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATIONS (CPDLC) POSITION REPORTING REQUIREMENTS ... ENR 1.6 - 2
1.6 RADIOLOKACYJNE POKRYCIE PIERWOTNE NA WYSOKOŚCI FL 95/
THE AREA OF PRIMARY RADAR COVERAGE AT FL 95 ..... ENR 1.6 - 2
2 WTÓRNY RADAR DOZOROWANIA (SSR)/
SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR) ..... ENR 1.6 - 2
2.1 PROCEDURY AWARYJNE/
EMERGENCY PROCEDURES ..... ENR 1.6 - 3
2.2 SYSTEM PRZYDZIELANIA KODÓW SSR/
OF SSR CODE ASSIGNMENT ..... ENR 1.6 - 3
2.3 KODY DLA POTRZEB RUCHU LOTNICZEGO/
CODES FOR AIR TRAFFIC USE ..... ENR 1.6 - 3
2.4 RADIOLOKACYJNE POKRYCIE WTÓRNE NA WYSOKOŚCI FL 95/
THE AREA OF SECONDARY RADAR COVERAGE AT FL 95 ..... ENR 1.6 - 4
3 AUTOMATYCZNE ZALEŻNE DOZOROWANIE – ROZGŁASZANIE/
AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE – BROADCAST (ADS-B) ..... ENR 1.6 - 4
3.1 WPROWADZENIE/
INTRODUCTION ..... ENR 1.6 - 4
3.2 WYPOSAŻENIE ADS-B I WYKORZYSTANIE DANYCH ADS-B/
ADS-B EQUIPAGE AND ADS-B DATA USAGE ..... ENR 1.6 - 5
4 MULTILATERACJA (MLAT)/
MULTILATERATION (MLAT) ..... ENR 1.6 - 5
4.1 MLAT 4.1 System MLAT wykorzystywany jest w następujących służbach:/
system is used in the following services: ..... ENR 1.6 - 5
ENR 1.7 PROCEDURY DOTYCZĄCE NASTAWIANIA WYSOKOŚCIOMIERZA/
ALTIMETER SETTING PROCEDURES ..... ENR 1.7 - 1
1 WSTĘP/
INTRODUCTION ..... ENR 1.7 - 1
1.1/
1.1 ..... ENR 1.7 - 1
1.2/
1.2 ..... ENR 1.7 - 1
1.3/
1.3 ..... ENR 1.7 - 1
1.4/
1.4 ..... ENR 1.7 - 1
2 PROCEDURY/
PROCEDURES ..... ENR 1.7 - 2
2.1/
2.1 ..... ENR 1.7 - 1
2.2/
2.2 ..... ENR 1.7 - 1
2.3/
2.3 ..... ENR 1.7 - 1
2.4/
2.4 ..... ENR 1.7 - 1
2.5/
2.5 ..... ENR 1.7 - 1
2.6/
2.6 ..... ENR 1.7 - 1
3 POZIOMY PRZEJŚCIOWE W FIR WARSZAWA/
TRANSITION LEVELS WITHIN FIR WARSZAWA ..... ENR 1.7 - 3
3.1/
3.1 ..... ENR 1.7 - 1
4 PROCEDURY NASTAWIANIA WYSOKOŚCIOMIERZY W PRZESTRZENI RVSM/
ALTIMETER SETTING PROCEDURES WITHIN RVSM AIRSPACE ..... ENR 1.7 - 3

3/
3 ..... ENR 1.14 - 1
4/
4 ..... ENR 1.14 - 1
4.1/
4.1 ..... ENR 1.14 - 1
4.2/
4.2 ..... ENR 1.14 - 1
4.3/
4.3 ..... ENR 1.14 - 1
5/
5 ..... ENR 1.14 - 1
6/
6 ..... ENR 1.14 - 1
7/
7 ..... ENR 1.14 - 1
ENR 1.14.1 INFORMACJE O ZDERZENIU Z PTAKAMI/
BIRD STRIKE REPORTING FORM ..... ENR 1.14.1 - 1
ENR 1.14.2 FORMULARZ MELDUNKU O NIEPRAWIDŁOWOŚCI W RUCHU LOTNICZYM/
AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM ..... ENR 1.14.2 - 1
DIAGRAMY NIEBEZPIECZNEGO ZBLIŻENIA/
DIAGRAMS OF AIRPROX ..... ENR 1.14.2 - 7
POLITYKA PRYWATNOŚCI/
PRIVACY NOTICE ..... ENR 1.14.2 - 7
INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA FORMULARZA MELDUNKU O NIEPRAWIDŁOWOŚCI W RUCHU LOTNICZYM/
INSTRUCTION FOR THE COMPLETION OF THE AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM ..... ENR 1.14.2 - 8
ENR 1.14.3 POST FLIGHT REPORT/
POST FLIGHT REPORT ..... ENR 1.14.3 - 1
POLITYKA PRYWATNOŚCI/
PRIVACY NOTICE ..... ENR 1.14.3 - 9
ENR 2.1 FIR, UIR, TMA i CTA/
FIR, UIR, TMA and CTA ..... ENR 2.1 - 1
1 REJON INFORMACJI POWIETRZNEJ WARSZAWA/
WARSZAWA FLIGHT INFORMATION REGION ..... ENR 2.1 - 1
2 PRZESTRZEŃ POWIETRZNA FIR WARSZAWA/
AIRSPACE OF FIR WARSZAWA ..... ENR 2.1 - 1
2.1 PRZESTRZEŃ KONTROLOWANA OBEJMUJE:/
CONTROLLED AIRSPACE INCLUDES: ..... ENR 2.1 - 1
2.2 PRZESTRZEŃ NIEKONTROLOWANA KLASY “G” OBEJMUJE:/
UNCONTROLLED CLASS “G” AIRSPACE WHICH INCLUDES: ..... ENR 2.1 - 1
2.3 WPROWADZENIE ZREDUKOWANEGO MINIMUM SEPARACJI PIONOWEJ (RVSM) W FIR WARSZAWA/
REDUCED VERTICAL SEPARATION MINIMUM (RVSM) IMPLEMENTED WITHIN FIR WARSZAWA ..... ENR 2.1 - 2
3 SŁUŻBA ALARMOWA/
ALERTING SERVICE ..... ENR 2.1 - 2
ENR 2.1.1 PRZESTRZENIE KONTROLOWANE W FIR WARSZAWA/
CONTROLLED AIRSPACE WITHIN WARSZAWA FIR ..... ENR 2.1.1 - 1
ENR 2.1.2 PODZIAŁ SEKTOROWY PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ ACC WARSZAWA W FIR EPWW/
SECTORS OF WARSZAWA ACC CONTROLLED AIRSPACE WITHIN FIR EPWW ..... ENR 2.1.2 - 1
1 SEKTORY PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ ACC WARSZAWA W FIR EPWW/
CONTROLLED WARSZAWA ACC AIRSPACE SECTORS WITHIN EPWW FIR ..... ENR 2.1.2 - 1
ENR 2.1.3 DELEGACJA SŁUŻB ATS/
DELEGATION OF ATS ..... ENR 2.1.3 - 1
1 DELEGACJA SŁUŻB ATS - CTR HERINGSDORF/
DELEGATION OF ATS - HERINGSDORF CTR ..... ENR 2.1.3 - 1
2 DELEGACJA SŁUŻB ATS - MIDSEA/
DELEGATION OF ATS - MIDSEA AREA ..... ENR 2.1.3 - 1
3 DELEGACJA SŁUŻB ATS - RÖNNE SOUTH/
DELEGATION OF ATS - RÖNNE SOUTH ..... ENR 2.1.3 - 1
4 DELEGACJA SŁUŻB ATS - W OF OKX/
DELEGATION OF ATS - W OF OKX ..... ENR 2.1.3 - 3
5 DELEGACJA SŁUŻB ATS - S OF KŁODZKO/

3.3/
3.3 ..... ENR 5.3.1 - 1
3.4/
3.4 ..... ENR 5.3.1 - 1
4 LOTY BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH (UAV)/
UNMANNED AERIAL VEHICLE (UAV) ACTIVITY ..... ENR 5.3.1 - 4
4.1 Słownik pojęć/
Glossary ..... ENR 5.3.1 - 4
4.2 Zasady wykonywania operacji przy użyciu UAS w polskiej przestrzeni powietrznej/
Rules of performing operations using UAS within Polish airspace ..... ENR 5.3.1 - 5
4.3 Rodzaje stref geograficznych dla UAS w polskiej przestrzeni powietrznej/
Types of UAS geographical zones within Polish airspace ..... ENR 5.3.1 - 6
4.4 Orientacyjne zasady konwersji struktur przestrzeni powietrznej na strefy geograficzne/
Rules for conversion of airspace structures into geographical zones ..... ENR 5.3.1 - 7
ENR 5.3.2 INNE POTENCJALNE ZAGROŻENIA/
OTHER POTENTIAL HAZARDS ..... ENR 5.3.2 - 1
1 STREFY ZAGROŻENIA WYBUCHEM NAD TŁOCZNIAMI GAZU / WĘZŁAMI GAZU I DZIAŁA PRZECIWGRADOWE/
EXPLOSION RISK ZONES OVER GAS COMPRESSION STATIONS / GAS DISTRIBUTION NODES AND ANTI-HAIL CANNONS ..... ENR 5.3.2 - 1
2 UŻYCIE LASERA LUB ŚWIATŁA Z INNYCH ŹRÓDEŁ W STREFACH PRZESTRZENI POWIETRZNEJ/
USE OF LASERS OR OTHER LIGHT SOURCES WITHIN AIRSPACE AREAS ..... ENR 5.3.2 - 2
ENR 5.4 PRZESZKODY W ŻEGLUDZE POWIETRZNEJ/
AIR NAVIGATION OBSTACLES ..... ENR 5.4 - 1
ENR 5.5 LOTNICZA DZIAŁALNOŚĆ SPORTOWA I REKREACYJNA/
AERIAL SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES ..... ENR 5.5 - 1
1 Informacje ogólne/
General information ..... ENR 5.5 - 1
1.1/
1.1 ..... ENR 5.5 - 1
1.2/
1.2 ..... ENR 5.5 - 1
1.3/
1.3 ..... ENR 5.5 - 1
2 Rejony działalności lotniczej - loty samolotowe, szybowcowe, balonowe, skoki spadochronowe/
Areas of aerial activities - aeroplane, glider, balloon flights, parachute jumping ..... ENR 5.5 - 1
3 Rejony działalności lotniczej – loty: lotni, motolotni, paralotni, paralotni z napędem, motoparalotni./
Areas of aerial activities - flights of: hang gliders, powered hang gliders, paragliders, powered paragliders, paramotor trikes. ..... ENR 5.5 - 19
ENR 5.6 MIGRACJA PTAKÓW I OBSZARY, NA KTÓRYCH WYSTĘPUJE WRAŻLIWA FAUNA/
BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA ..... ENR 5.6 - 1
1 Zagrożenia środowiskowe w lotnictwie/
Wildlife hazards to aviation ..... ENR 5.6 - 1
1.1/
1.1 ..... ENR 5.6 - 1
1.2/
1.2 ..... ENR 5.6 - 1
1.3/
1.3 ..... ENR 5.6 - 1
2 Kolizje statków powietrznych z ptakami/
Bird strikes ..... ENR 5.6 - 2
2.1/
2.1 ..... ENR 5.6 - 1
2.2/
2.2 ..... ENR 5.6 - 1
2.3/
2.3 ..... ENR 5.6 - 1
3 Miejsca koncentracji ptaków i obszary fauny wrażliwej na ruch lotniczy/
Sites of bird concentrations and areas of fauna sensitive to air traffic ..... ENR 5.6 - 2
3.1/
3.1 ..... ENR 5.6 - 1
3.2/
3.2 ..... ENR 5.6 - 1
4 Migracje ptaków i potencjalne zagrożenia/
Bird migrations and potential hazards ..... ENR 5.6 - 4

4.1/
4.1 ..... ENR 5.6 - 1
4.2/
4.2 ..... ENR 5.6 - 1
4.3/
4.3 ..... ENR 5.6 - 1
4.4/
4.4 ..... ENR 5.6 - 1
5 Zalecane wysokości lotu/
Recommended flying heights ..... ENR 5.6 - 5
5.1/
5.1 ..... ENR 5.6 - 1
5.2/
5.2 ..... ENR 5.6 - 1
6 Obszary istotnych koncentracji ptaków oraz najważniejszych lęgowisk/
Areas of significant bird concentrations and major breeding sites ..... ENR 5.6 - 5
7 Zobrazowanie graficzne/
Graphical portrayal ..... ENR 5.6 - 7
ENR 6 MAPY TRASOWE/
EN-ROUTE CHARTS ..... ENR 6 - 1
ENR 6.1 ..... ENR 6.1 - 1
ENR 6.2 ..... ENR 6.2 - 1
ENR 6.3.1 ..... ENR 6.3.1 - 1
ENR 6.3.2 ..... ENR 6.3.2 - 1
ENR 6.3.3 ..... ENR 6.3.3 - 1
ENR 6.3.4 ..... ENR 6.3.4 - 1
ENR 6.3.5 ..... ENR 6.3.5 - 1
ENR 6.3.6 ..... ENR 6.3.6 - 1
ENR 6.4 ..... ENR 6.4 - 1
ENR 6.5 ..... ENR 6.5 - 1
ENR 6.6 ..... ENR 6.6 - 1
ENR 6.7 ..... ENR 6.7 - 1

2) w warunkach, w których prawdopodobieństwo spotkania innego ruchu będzie zazwyczaj małe, w szczególności w strefach o małej intensywności ruchu oraz w czasie wykonywania prac lotniczych na małych wysokościach;

b) śmigłowcami przy widzialności w locie nie mniejszej niż 800 m, jeżeli wykonują manewry z prędkością zapewniającą w odpowiednim stopniu możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód w czasie wystarczającym dla uniknięcia kolizji.

5. Z wyjątkiem lotów specjalnych VFR loty VFR wykonywane są tak aby statek powietrzny leciał przy widzialności i w odległości od chmur równej lub większej niż wartości określone w tabeli w pkt 4.

6. Z wyjątkiem sytuacji, gdy organ kontroli ruchu lotniczego udzieli zezwolenia, w lotach VFR nie startuje się ani nie ląduje na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej, ani nie wchodzi się do strefy ruchu lotniskowego lub w krąg nadlotniskowy, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku nie spełniają wymienionych poniżej wartości minimalnych:

a) pułap chmur jest niższy niż 450 m (1500 ft) lub

b) widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 5 km.

7. Loty VFR mogą być wykonywane w nocy pod warunkiem stosowania się do następujących wymogów:

1) jeżeli lot nie będzie przebiegał tylko w sąsiedztwie lotniska, plan lotu przedstawia się zgodnie z przepisami zawartymi w punkcie SERA.4001 lit. b) pkt 6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 (patrz ENR 1.10);

2) o ile jest to możliwe, operatorzy lotów nawiązują i utrzymują dwukierunkową łączność radiową na odpowiednim kanale komunikacyjnym ATS;

3) stosowane są wartości minimalne widzialności VMC i odległości od chmur określone w tabeli pkt 4 powyżej, z następującymi wyjątkami:

(i) pułap chmur nie może wynosić mniej niż 450 m (1500 ft);

(ii) przepisy dotyczące ograniczonej widzialności w locie, określone w punktach 1) i 2) pod tabelą pkt 4, nie mają zastosowania;

(iii) w klasach przestrzeni C, D i G, na wysokości równej lub mniejszej niż 900 m (3000 ft) AMSL lub 300 m (1000 ft) nad terenem, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa, pilot stale utrzymuje kontakt wzrokowy z ziemią;

4) z wyjątkiem przypadków gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie, lot VFR w nocy jest wykonywany:

(i) nad terenem wyżynnym lub nad obszarami górskimi na poziomie co najmniej 600 m (2000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego;

(ii) nad terenem innym niż wymieniony w ppkt. (i) – na poziomie co najmniej 300 m (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.

8. Loty VFR nie mogą być wykonywane:

a) z prędkościami okołodźwiękowymi lub naddźwiękowymi;

b) powyżej FL 195 z wyłączeniem aktywnych elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej zgodnie z zasadami oraz parametrami opisanymi w ENR 5.2.1 oraz tymczasowych stref opublikowanymi w SUP lub NOTAM.

9. Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie, lot VFR nie jest wykonywany:

2) in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels;

b) by helicopters in less than 800 m flight visibility, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision;

5. Except when operating as a special VFR flight, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions of visibility and distance from clouds equal to or greater than those specified in table point 4.

6. Except when a clearance is obtained from an air traffic control unit, VFR flights shall not take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit, when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

a) the ceiling is less than 450 m (1500 ft) or

b) the ground visibility is less than 5 km.

7. VFR flights may be conducted at night provided that the following conditions are complied:

1) if leaving the vicinity of an aerodrome, a flight plan shall be submitted in accordance with SERA.4001 (b)(6) Appendix to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 (see ENR 1.10);

2) flights shall establish and maintain two-way radio communication on the appropriate ATS communication channel, when available;

3) the VMC visibility and distance from cloud minima as specified in Table point 4 shall apply except that:

(i) the ceiling cannot be less than 450 m (1500 ft);

(ii) the reduced flight visibility provisions specified in points 1) and 2) below the table point 4 shall not apply;

(iii) in airspace Classes C, D and G, at and below 900 m (3000 ft) AMSL or 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher, the pilot maintains continuous sight of the surface;

4) except when necessary for take-off or landing, a VFR flight at night is flown:

(i) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;

(ii) elsewhere than as specified in (i), at a level which is at least 300 m (1000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

8. VFR flights shall not be operated:

a) at transonic and supersonic speeds;

b) above FL 195 excluding active flexible elements of the airspace in accordance with the provisions and parameters described in ENR 5.2.1 and temporary areas published in SUP or NOTAM.

9. Except when necessary for take-off or landing, a VFR flight shall not be flown:

3) lot jest wykonywany z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji oraz

3) fly at a speed of 140 kt IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision and

c) organ kontroli ruchu lotniczego nie udziela statkowi powietrznemu specjalnego zezwolenia w lotach VFR na start ani na lądowanie na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej, ani na wejście w krąg nadlotniskowy w strefie kontrolowanej, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku nie spełniają poniżej wymienionych wartości minimalnych:

c) an air traffic control unit shall not issue a special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic circuit within a control zone, when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

1) widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – mniejsza niż 800 m;

1) the ground visibility is less than 1500 m or, for helicopters, less than 800 m;

2) pułap chmur jest niższy niż 180 m (600 ft).

2) the ceiling is less than 180 m (600 ft).

14.1. Loty specjalne VFR śmigłowców w przypadkach szczególnych takich jak m. in. operacje policyjne, medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz loty gaśnicze mogą być wykonywane w innych warunkach po uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia o którym mowa w art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 923/2012 wydanego na podstawie wniosku o którym mowa w ENR 1.1 pkt 1.6.

14.1. Special VFR flights of helicopters in special cases, such as police flights, medical flights, search and rescue operations, fire-fighting, may be conducted under other conditions with the specific permission referred to in Article 4 of Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 issued following application referred to in ENR 1.1 point 1.6.

15.

15.

15.1. Nie jest dozwolone planowanie lotów powyżej FL 95 przez zaplanowane do aktywacji elastyczne elementy struktury przestrzeni powietrznej (EPTS, EPTR, EPD), chyba że ograniczenia FUA stanowią inaczej.

EAUP/EUUP powinny być głównym źródłem informacji o statusie struktur przestrzeni powietrznej w kontekście planowania lotów. EAUP oraz EUUP automatycznie aktualizują wspólne repozytorium danych o przestrzeni powietrznej (CACD) obsługiwane przez zarządzającego siecią (NM). Informacje wykorzystywane są przez IFPS do celów walidacji planów lotu, ale tylko IFR.

15.1. Flight planning above FL 95 through flexible elements of airspace structure (EPTS, EPTR, EPD) planned to be activated is not allowed, unless provided otherwise by FUA restrictions.

EAUP/EUUP should be the main source of information on the status of airspace structures in the context of flight planning. EAUP and EUUP update automatically central airspace and capacity database (CACD) serviced by Network Manager (NM). Information is used by IFPS for flight plan validation, applicable for IFR flights only.

15.2. W celu poprawnego zarządzania procesem walidacji planów lotów w przestrzeni Baltic FRA wszystkie strefy podlegające ograniczeniom powyżej FL 95 są powiązane z odpowiadającymi im FBZ i/ lub odpowiednim ograniczeniem FUA. Wszystkie aktywne strefy podlegające ograniczeniom oraz przestrzenie FBZ będą publikowane w EAUP/EUUP na stronie Network Operations Portal i powinny być stosowane do właściwej walidacji planów lotów.

15.2. In order to manage properly flight plan validation process within Baltic FRA airspace, all areas subject to restrictions above FL 95 are related to respective FBZs and/or relevant FUA restrictions. All active areas subject to restrictions and FBZ airspace will be published in the EAUP/EUUP on the Network Operations Portal and should be used for proper validation of flight plans.

15.3. Użytkownicy przestrzeni powietrznej poniżej FL 95 powinni zapoznać się z planowaną aktywnością elastycznych elementów struktur przestrzeni opublikowaną w AUP/UUP przez AMC Polska lub w NOTAM.

15.3. Airspace users below FL 95 should acquaint themselves with the planned activity of flexible elements of airspace structures published in the AUP/ UUP by AMC Poland or by NOTAM.

ENR 1.6 SŁUŻBY I PROCEDURY DOZOROWANIA ATS

1 RADAR PIERWOTNY

W FIR Warszawa zapewniana jest radarowa służba ruchu lotniczego w następujących służbach:

ACC -	WARSZAWA RADAR
APP -	WARSZAWA ZBLIŻANIE GDAŃSK ZBLIŻANIE KRAKÓW ZBLIŻANIE POZNAŃ ZBLIŻANIE
TWR -	OKĘCIE WIEŻA WROCŁAW WIEŻA POZNAŃ WIEŻA GDAŃSK WIEŻA KATOWICE WIEŻA MODLIN WIEŻA KRAKÓW WIEŻA RZESZÓW WIEŻA
FIS -	GDAŃSK INFORMACJA WARSZAWA INFORMACJA POZNAŃ INFORMACJA KRAKÓW INFORMACJA

1.1 SEPARACJE RADAROWE

Minimum separacji radarowej w FIR Warszawa wynosi 5 NM, dodatkowo dla APP GDAŃSK oraz APP WARSZAWA w promieniu 16 NM od anteny radaru, minimum separacji może być zmniejszone do 3 NM.

1.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI POWIETRZE-ZIEMIA

1.2.1. W polskiej przestrzeni powietrznej w przypadku utraty łączności radiowej stosuje się przepisy zawarte w pkt SERA.14083 i SERA.14085 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012.

1.2.1.1. W przypadku utraty łączności radiowej w trakcie wektorowania lub wykonywania procedury z odchyleniem przy użyciu nawigacji obszarowej (RNAV) z określoną granicą zezwolenia należy kontynuować wykonywanie lotu do tej granicy, a następnie wrócić na ostatnią odebraną i potwierdzoną trasę najpóźniej w następnym znaczącym punkcie nawigacyjnym, z uwzględnieniem mającej zastosowanie minimalnej wysokości bezwzględnej lotu.

1.2.2. W odniesieniu do lotu nad morzem pełnym stosowane są bez wyjątku przepisy określone w Załączniku 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. W szczególności, w przypadku utraty łączności radiowej nad morzem pełnym, dowódca lotu IFR utrzymuje przez 7 minut ostatnio wyznaczoną prędkość i przydzielony poziom lotu. Jeśli jednak czas ten miałby zakończyć się w polskiej przestrzeni powietrznej, powinna być stosowana procedura utraty łączności radiowej opisana w pkt 1.2.1 powyżej.

1.2.3. W przypadku utraty łączności w CTR/TMA należy zastosować lokalne procedury utraty łączności radiowej opisane w AIP Polska części AD 2 właściwego lotniska.

1.3 NIESPRAWNOŚĆ SYSTEMU DOZOROWANIA ATS W SŁUŻBIE KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO

W przypadku niesprawności systemu dozorowania ATS stosuje się procedury zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 8, punkt 8.8.4.

1.4 NIESPRAWNOŚĆ SYSTEMU DOZOROWANIA ATS W SŁUŻBIE INFORMACJI POWIETRZNEJ

ENR 1.6 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

1 PRIMARY RADAR

Radar Air Traffic Service is provided within the FIR Warszawa by the following services:

ACC -	WARSZAWA RADAR
APP -	WARSZAWA APPROACH GDAŃSK APPROACH KRAKÓW APPROACH POZNAŃ APPROACH
TWR -	OKĘCIE TOWER WROCŁAW TOWER POZNAŃ TOWER GDAŃSK TOWER KATOWICE TOWER MODLIN TOWER KRAKÓW TOWER RZESZÓW TOWER
FIS -	GDAŃSK INFORMATION WARSZAWA INFORMATION POZNAŃ INFORMATION KRAKÓW INFORMATION

1.1 RADAR SEPARATIONS

Minimum radar separation within the FIR Warszawa is 5 NM, additionally for GDAŃSK APP and WARSZAWA APP within the radius of 16 NM from radar antenna the separation, minimum may be reduced to 3 NM.

1.2 AIR-GROUND COMMUNICATIONS FAILURE

1.2.1. In case of loss of radio communication within Polish airspace the provisions in SERA.14083 and SERA.14085 of the Annex to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 apply.

1.2.1.1. In case of loss of radio communication when being vectored or having been directed by ATC to proceed offset using area navigation (RNAV) with a specified limit, continue to that limit, then rejoin the last received and acknowledged route no later than the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude.

1.2.2. For flight over the high seas, the rules specified in Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation apply without exception. Specifically, in the event of loss of radio communication over high seas, pilot-in-command of an IFR flight shall maintain the last designated speed and assigned flight level for 7 minutes. However, if this time were to end in Polish airspace, the procedure for loss of radio communication described in point 1.2.1 above shall apply.

1.2.3. In the event of loss of communication in CTR/TMA, the local procedures for loss of radio communication described in AIP Poland part AD 2 of the relevant aerodrome shall be applied.

1.3 ATS SURVEILLANCE SYSTEM FAILURE IN THE AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE

In case of ATS surveillance system failure, procedures compliant with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 8, point 8.8.4 shall be applied.

1.4 ATS SURVEILLANCE SYSTEM FAILURE IN THE FLIGHT INFORMATION SERVICE

W przypadku niesprawności systemu dozorowania ATS w trakcie zapewniania radarowej służby informacji powietrznej, gdy identyfikacja zostanie utracona lub istnieje podejrzenie błędnej identyfikacji, służba radarowa zostaje zakończona, a piloci są o tym informowani.

1.5 WYMAGANIA W ZAKRESIE ZGŁASZANIA POZYCJI FONICZNIE I ZA POMOCĄ ŁĄCZNOŚCI KONTROLER PILOT ŁĄCZEM TRANSMISJI DANYCH (CPDLC)

(Patrz GEN 3.4.3)

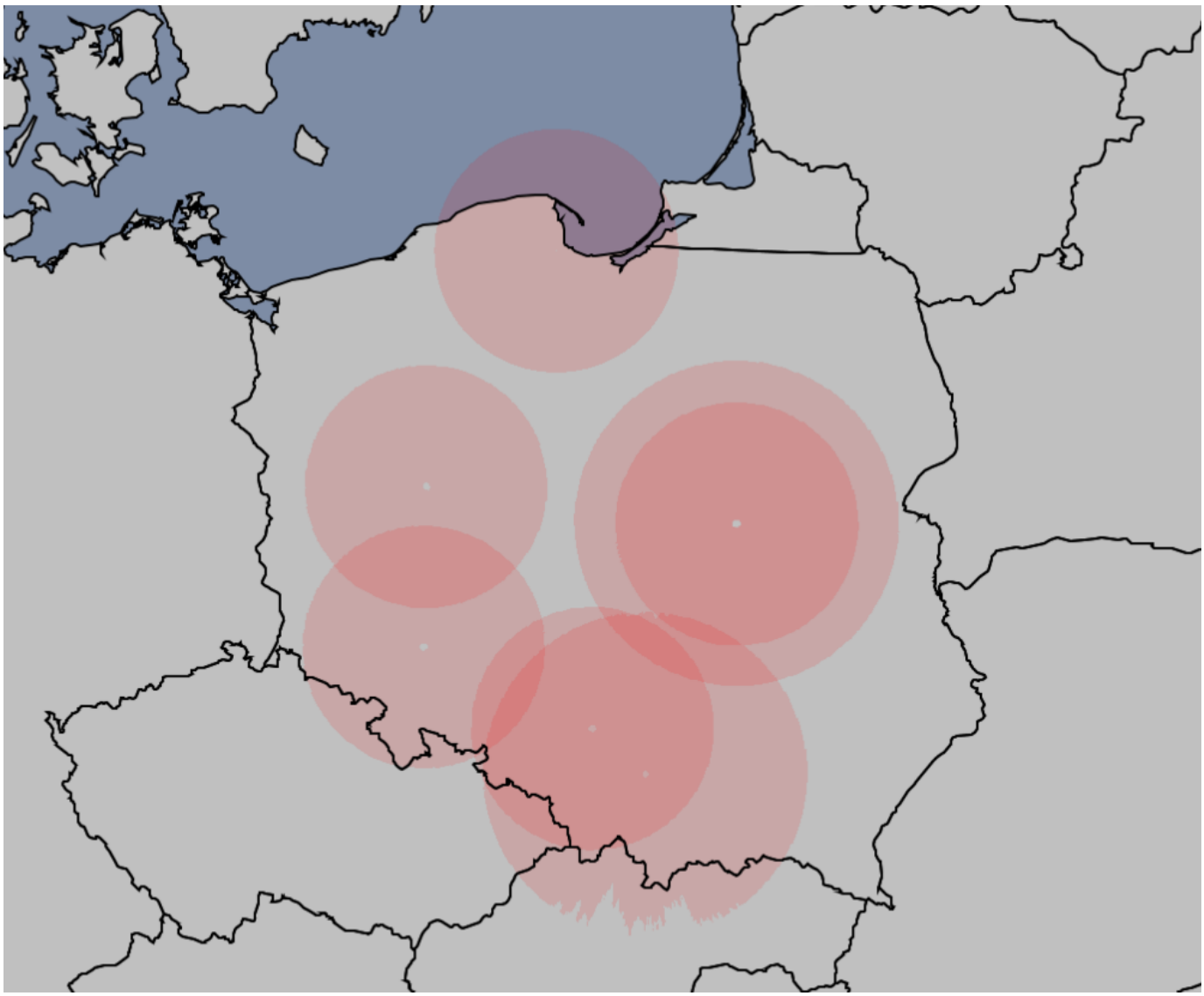
1.6 RADIOLOKACYJNE POKRYCIE PIERWOTNE NA WYSOKOŚCI FL 95

In case of ATS surveillance system failure, during the provision of radar flight information service, when the identification is lost or the erroneous identification may be suspected, radar service is terminated and pilots are informed about this fact.

1.5 VOICE AND CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATIONS (CPDLC) POSITION REPORTING REQUIREMENTS

(See GEN 3.4.3)

1.6 THE AREA OF PRIMARY RADAR COVERAGE AT FL 95



2 WTÓRNY RADAR DOZOROWANIA (SSR)

W przestrzeni kontrolowanej ACC WARSZAWA oraz TMA GDAŃSK, TMA KRAKÓW, TMA POZNAŃ SOUTH, TMA POZNAŃ NORTH, TMA RZESZÓW, TMA WARSZAWA, CTR GDAŃSK/Lech Wałęsa, CTR KATOWICE/Pyrzowice, CTR KRAKÓW/Balice, CTR POZNAŃ/ Ławica, CTR RZESZÓW/Jasionka, CTR WARSZAWA/Okęcie, CTR WARSZAWA/Modlin, CTR WROCŁAW/Strachowice wymagane jest

2 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)

Within controlled airspace of the WARSZAWA ACC and GDAŃSK TMA, KRAKÓW TMA, POZNAŃ SOUTH TMA, POZNAŃ NORTH TMA, RZESZÓW TMA, WARSZAWA TMA, GDAŃSK/Lech Wałęsa CTR, KATOWICE/Pyrzowice CTR, KRAKÓW/Balice CTR, POZNAŃ/ Ławica CTR, RZESZÓW/Jasionka CTR, WARSZAWA/Okęcie CTR, WARSZAWA/Modlin CTR, WROCŁAW/Strachowice CTR, an aircraft is

wyposażenie statku powietrznego w transponder pracujący w modzie A i C, chyba że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

2.1 PROCEDURY AWARYJNE

Ustawienie transpondera na kod 7700 w modzie A i/lub we właściwym modzie zagrożenia ADS-B, zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 8, punkt 8.8.1.

Ustawienie transpondera na kod 7600 lub 7601 modu A zgodnie z pkt SERA.14083 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012.

UWAGA: W celu odpowiedniej prezentacji informacji na wskaźniku systemu ATM niezbędne jest zachowanie właściwej kolejności ustawień kodów transpondera. Każdorazowo w przypadku utraty łączności powinien być ustawiony transponder w modzie A na kod 7600. Ustawienie transpondera na kod 7601 w modzie A powinno nastąpić dopiero w przypadku podjęcia decyzji o lądowaniu na najbliższym odpowiednim lotnisku w warunkach VMC.

Ustawienie transpondera na kod 7500 w modzie A zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 15, punkt 15.1.3.

2.2 SYSTEM PRZYDZIELANIA KODÓW SSR

Kody SSR przydzielane są zgodnie z ustaleniami Planu Żeglugi Powietrznej Regionu EUR ANP (Doc 7754), FASID, część IV (CNS), Supplement - SSR Code Allocation List for the EUR Region.

Jeśli pilot statku powietrznego wykonującego lot IFR nie otrzymał polecenia nastawienia odpowiedniego kodu SSR, to jego transponder powinien być włączony i nastawiony na mod A kod 2000 do czasu otrzymania odpowiednich instrukcji.

Jeśli pilot statku powietrznego wykonującego lot VFR nie otrzymał polecenia nastawienia odpowiedniego kodu SSR, to jego transponder powinien być włączony i nastawiony na mod A kod 7000 do czasu otrzymania odpowiednich instrukcji.

Po wylądowaniu pilot powinien zwolnić kod indywidualny (powrócić odpowiednio do kodu 7000 lub 2000).

2.3 KODY DLA POTRZEB RUCHU LOTNICZEGO

Mod A kod 7777 - transponder monitoringu naziemnego.

required to be equipped with an SSR transponder operating in Mode A and C, unless the appropriate ATC unit cleared otherwise.

2.1 EMERGENCY PROCEDURES

Set the transponder to Mode A Code 7700 and/or the appropriate ADS-B emergency mode, in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 8, point 8.8.1.

Set the transponder to Mode A Code 7600 or 7601 in accordance with point SERA.14083 of the Annex to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012.

REMARK: In order to properly present the information on the ATM system situation display, it is necessary to maintain the correct sequence of transponder code settings. Whenever loss of communication occurs, the transponder should be set to code 7600 in Mode A. Setting the transponder to code 7601 in Mode A should only take place if a decision is made to land at the nearest suitable aerodrome in VMC conditions.

Set the transponder to Mode A Code 7500 in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 15, point 15.1.3.

2.2 SYSTEM OF SSR CODE ASSIGNMENT

SSR code allocation is provided in accordance with EUR ANP (Doc 7754), FASID, Part IV (CNS), Supplement - SSR Code Allocation List for the EUR Region.

If the pilot of an aircraft conducting IFR flight has not been instructed to set any SSR code, then the transponder shall be set to Mode A, Code 2000 and switched on until receiving appropriate instructions.

If the pilot of an aircraft conducting VFR flight has not been instructed to set any SSR code, then the transponder shall be set to Mode A Code 7000 and switched on until receiving appropriate instructions.

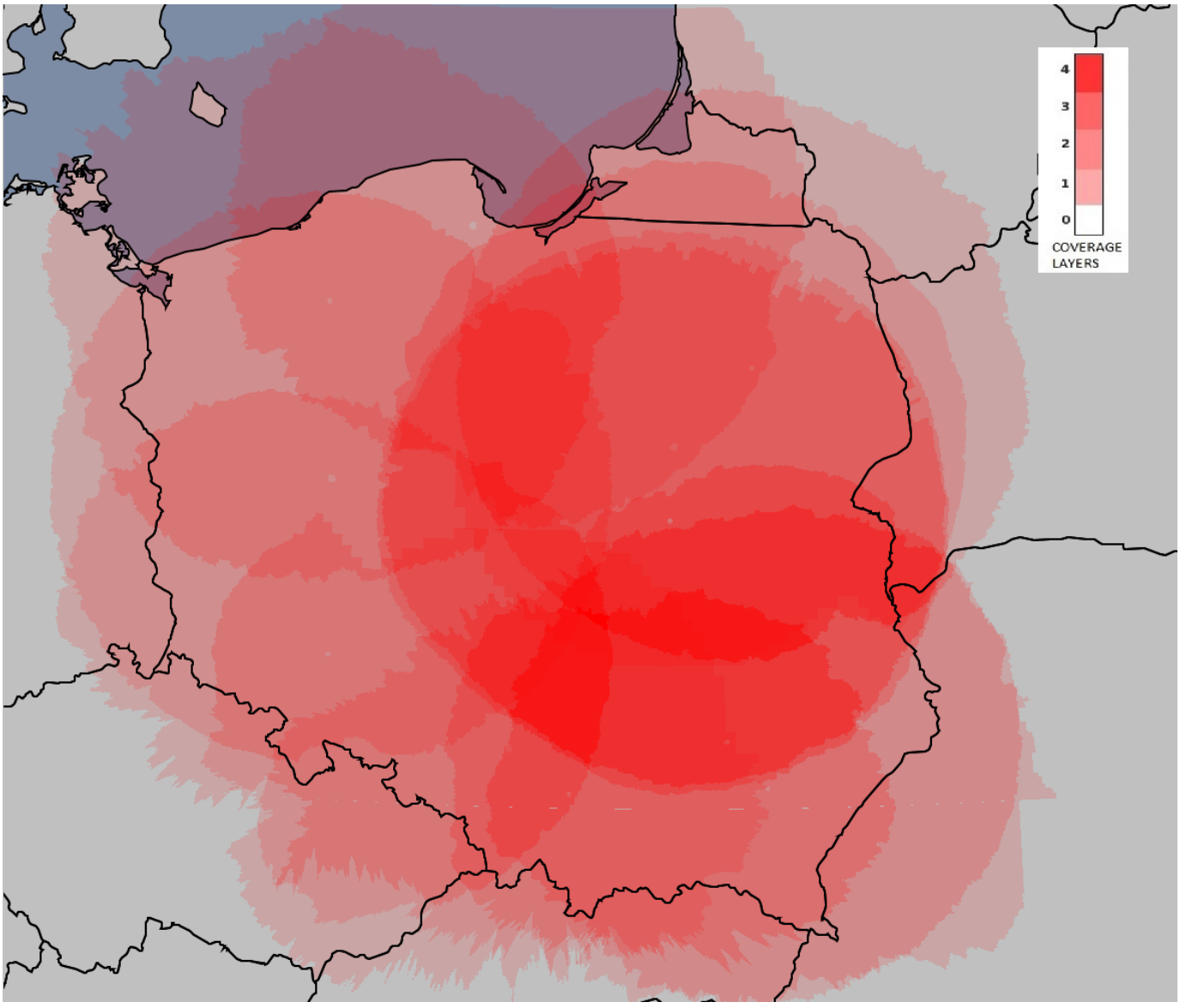
The pilot should release the discrete code after landing (revert to Code 7000 or 2000 respectively).

2.3 CODES FOR AIR TRAFFIC USE

Mode A Code 7777 - ground monitoring transponder.

2.4 RADIOLOKACYJNE POKRYCIE WTÓRNE NA WYSOKOŚCI FL 95

2.4 THE AREA OF SECONDARY RADAR COVERAGE AT FL 95



3 AUTOMATYCZNE ZALEŻNE DOZOROWANIE – ROZGŁASZANIE

3.1 WPROWADZENIE

ADS-B OUT to funkcja na pokładzie statku powietrznego, która okresowo przesyła dane, takie jak identyfikacja, pozycja, prędkość i inne informacje. Łączem danych używanym do przesyłania komunikatów ADS-B w Europie jest rozszerzony squitter 1090 MHz. Pozycja ADS-B statku powietrznego pochodzi z pokładowych systemów GNSS.

3 AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE – BROADCAST (ADS-B)

3.1 INTRODUCTION

ADS-B OUT is a function on-board an aircraft that periodically transmits data such as identification, position, velocity and other information. The data link used to transmit ADS-B messages in Europe is 1090 MHz Extended Squitter. The aircraft ADS-B position is derived from onboard GNSS-based systems.

INFORMACJE O ZDERZENIU Z PTAKAMI

nr: EP...../...../20.....

LOTNISKO/NUMER/ROK

Towarzystwo lotnicze..... 01/02

Producent samolotu/typ..... 03/04

Producent silnika/typ..... 05/06

Znak rejestracyjny ACFT..... 07

Data: dzień.....miesiąc.....rok..... 08

Czas lokalny..... 09

brzask ☐ A dzień ☐ B zmierzch ☐ C noc ☐ D 10

Nazwa lotniska..... 11/12

Użyta RWY..... 13

Położenie ACFT, jeżeli w przelocie..... 14

Wysokość (AGL).....ft 15

Prędkość (IAS).....kt 16

Faza lotu: 17

postój	A
kołowanie	B
start	C
wznoszenie	D
przelot	E
zniżanie	F
podejście	G
lądowanie	H

Części ACFT:

	uderzone		uszkodzone
owiewka		18	
szyba		19	
dziób (bez ww.)		20	
silnik nr 1		21	
silnik nr 2		22	
silnik nr 3		23	
silnik nr 4		24	
śmigło		25	
płat		26	
kadłub		27	
podwozie		28	
ogon		29	
reflektory		30	
inne (wskazać)		31	

Wpływ na przebieg lotu:

bez wpływu	32
przerwano start	33
lądowanie awaryjne	34
wyłączenie silnika	35
inne (opisać)	36

Stan nieba: 37

bezchmurne	A
lekkie zachmurzenie	B
duże zachmurzenie	C

Opady:

mgła ☐ 38 deszcz ☐ 39 śnieg ☐ 40

Gatunek ptaków..... 41

Liczebność ptaków:

	przelatujących 42		uderzających 43	
1		A		A
2-10		B		B
11-100		C		C
więcej		D		B

Wielkość ptaków: 44

małe	S
średnie	M
duże	L

Czy pilot był uprzedzony o ptakach? 45

Tak ☐ Y Nie ☐ X

UWAGI (opisz uszkodzenia, obrażenia i inne informacje): 46/47

.....

.....

.....

LOTNISKO: EP..... CZAS: .....

DATA .....

PRZYJĄŁ: .....

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ, UL. WIEŻOWA 8, 02-147 WARSZAWA, POLSKA,
TEL.: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173, FAKS: +48-22-574-7188, +48-81-452-7188, E-MAIL: aro@pansa.pl

BIRD STRIKE REPORTING FORM

nr: EP...../...../20.....

AERODROME/NUMBER/YEAR

Operator..... 01/02

Aircraft make/model..... 03/04

Engine make/model..... 05/06

Aircraft registration..... 07

Date: day.....month.....year..... 08

Local time..... 09

dawn ☐ A day ☐ B dusk ☐ C night ☐ D 10

Aerodrome name 11/12

Runway used 13

Location if en route 14

Height AGL.....ft 15

Speed (IAS).....kt 16

Phase of flight: 17

parked		A
taxi		B
take-off run		C
climb		D
en route		E
descent		F
approach		G
landing roll		H

Part(s) of aircraft

	Struck		Damaged	
radome		18		
windshield		19		
nose (excluding above)		20		
engine no. 1		21		
engine no. 2		22		
engine no. 3		23		
engine no. 4		24		
propeller		25		
wing/rotor		26		
fuselage		27		
landing gear		28		
tail		29		
lights		30		
other (specify)		31		

Effect on flight:

none		32
aborted take-off		33
precautionary landing		34
engines shut down		35
other (specify)		36

Sky condition: 37

no cloud		A
some cloud		B
overcast		C

Precipitation:
fog ☐ 38 rain ☐ 39 snow ☐ 40

Bird species..... 41

Number of birds:

	Seen 42	Struck 43
1	A	A
2-10	B	B
11-100	C	C
more	D	B

Size of bird: 44

small		S
medium		M
large		L

Pilot warned of birds? 45

Yes ☐ Y No ☐ X

REMARKS (describe damage, injuries and other pertinent information): 46/47

.....

.....

AERODROME: EP..... TIME:.....
DATE: .....
ARO OFFICER: .....

POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY, UL. WIEŻOWA 8, 02-147 WARSZAWA, POLAND,
PHONE: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173, FAX: +48-22-574-7188, +48-81-452-7188, E-MAIL: aro@pansa.pl

e)	Kierunek przechylenia statku powietrznego *(Aircraft direction of bank)*				
( )	Lewo Left	( )	Prawo Right	( )	Nie ustalono Unknown
f)	Widoczne światła *(Lights displayed)*				
( )	Światła nawigacyjne Navigation lights	( )	Światła błyskowe Strobe lights	( )	Oświetlenie kabiny Cabin lights
( )	Czerwone światła antykolizyjne Red anti-collision lights	( )	Światła lądowania / kołowania Landing / taxi lights	( )	Oświetlenie znaku przewoźnika na stateczniku pionowym Logo (tail fin) lights
( )	Inne Other	( )	Żadne None	( )	Nie ustalono Unknown
g)	Rada dla uniknięcia kolizji wydana przez ATS *(Traffic avoidance advice issued by ATS)*				
( )	Tak, na podstawie radaru Yes, based on radar	( )	Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej Yes, based on visual sighting	( )	Tak, na podstawie innych obserwacji Yes, based on other information
( )	Nie No	( )	Nie ustalono Unknown		
h)	Przekazanie informacji o ruchu *(Traffic information issued)*				
( )	Tak, na podstawie radaru Yes, based on radar	( )	Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej Yes, based on visual sighting	( )	Tak, na podstawie innych obserwacji Yes, based on other information
( )	Nie No	( )	Nie ustalono Unknown		
i)	Podjęte działania antykolizyjne *(Avoiding action taken)*				
( )	Tak Yes	( )	Nie No	( )	Nie ustalono Unknown

4. ODLEGŁOŚĆ (DISTANCE)

a)	Najmniejsza odległość pozioma Closest horizontal distance		
b)	Najmniejsza odległość pionowa Closest vertical distance		

5. WARUNKI METEOROLOGICZNE PODCZAS LOTU (FLIGHT METEOROLOGICAL CONDITIONS)

a)	IMC/VMC *		
b)	Powyżej / poniżej * chmur / mgły / zamglenia (zmętnienia) / lub między warstwami * Above / below * clouds / fog / haze or between layers *		
c)	Odległość pionowa od chmur	m/ft * poniżej	m/ft * powyżej
	Distance vertically from cloud	m/ft * below	m/ft * above
d)	W chmurach / deszczu / śniegu / deszczu ze śniegiem / mgle / mgiełce In cloud / rain / snow / sleet / fog / haze *		
e)	Lot w kierunku / od * słońca Flying into / out * sun		
f)	Widzialność w locie		m/km *
	Flight visibility		m/km *

6. INNE INFORMACJE, UZNANE PRZEZ DOWÓDCĘ STATKU POWIETRZNEGO ZA WAŻNE (ANY OTHER INFORMATION CONSIDERED IMPORTANT BY THE PILOT-IN-COMMAND)

*** - Niepotrzebne skreślić**
*** - Delete as appropriate**

Proszę przewrócić stronę
Please turn over

D	**- RÓŻNE** **MISCELLANEOUS**				
1.	**INFORMACJA O STATKU POWIETRZNYM Z ZAŁOGĄ SKŁADAJĄCĄ MELDUNEK** **(INFORMATION REGARDING REPORTING AIRCRAFT)**				
	a) Rejestracja statku powietrznego Aircraft registration				
	b) Typ statku powietrznego Aircraft type				
	c) Użytkownik Operator				
	d) Lotnisko odlotu Aerodrome of departure				
	e) Lotnisko pierwszego lądowania Aerodrome of first landing		docelowe destination		
	f) Zgłoszono przez radio lub za pomocą innych środków do Reported by radio or other means to		(nazwa organu ATS) (name of ATS unit)	o data/godz. (UTC) at date/time (UTC)	
	g) Data / czas / miejsce wypełnienia formularza Date / time / place of completion of form				
2.	**STANOWISKO, ADRES ORAZ PODPIS OSOBY SKŁADAJĄCEJ MELDUNEK** **(FUNCTION, ADDRESS AND SIGNATURE OF PERSON SUBMITTING REPORT)**				
	a) Stanowisko Function				
	b) Adres Address				
	c) Podpis Signature				
	d) Numer telefonu Telephone number				
3.	**STANOWISKO I PODPIS OSOBY PRZYJMUJĄCEJ MELDUNEK (FUNCTION AND SIGNATURE OF PERSON RECEIVING REPORT)**				
	a) Stanowisko Function	b) Podpis Signature			
E	**- DODATKOWE INFORMACJE ZAINTERESOWANEGO ORGANU ATS** **SUPPLEMENTARY INFORMATION BY ATS UNIT CONCERNED**				
1.	a) Meldunek otrzymano przez AFTN / radio / telefon / inną drogą (wymień)* Report received via AFTN / radio / telephone / other (specify)*				
	b) Meldunek odebrany przez Report received by			(nazwa organu ATS) (name of ATS unit)	
2.	**DZIAŁANIA PODJĘTE PRZEZ ORGAN ATS (DETAILS OF ATS ACTION)** Zezwolenie kontroli, nieprawidłowości zaobserwowano (na radarze/wzrokowo, przekazano ostrzeżenie, rezultat przeprowadzonego badania na miejscu itd.) Clearance, incident seen (radar/visually, warning given, result of local enquiry, etc.)				

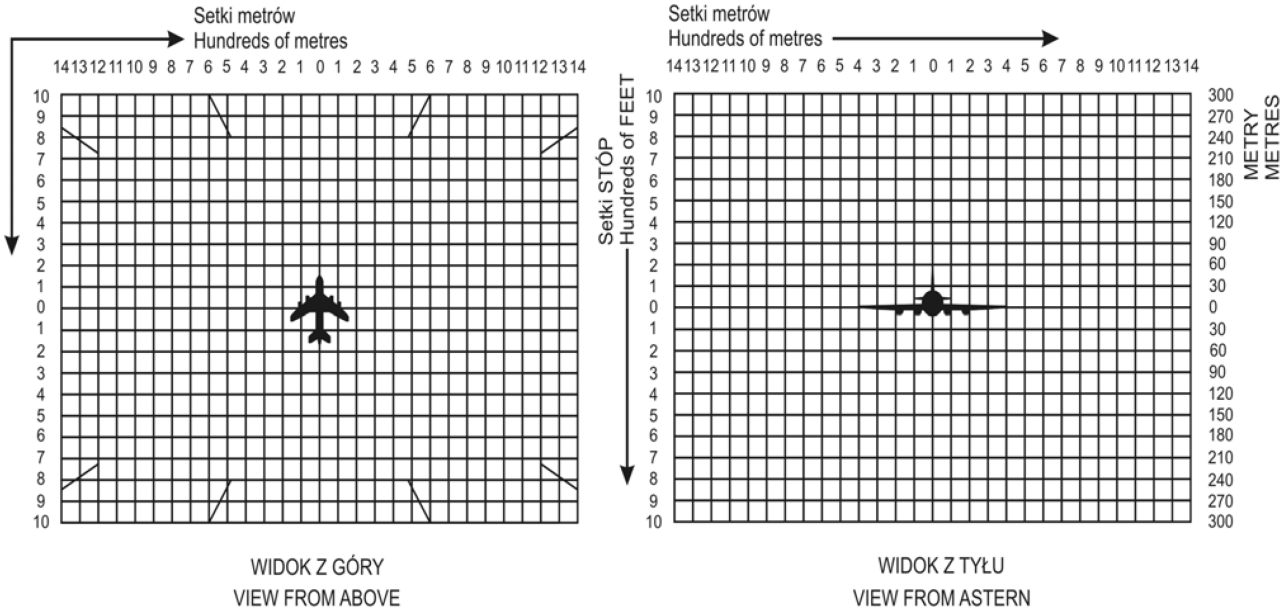
*** - Niepotrzebne skreślić**
*** - Delete as appropriate**

DIAGRAMY NIEBEZPIECZNEGO ZBLIŻENIA

Zakładając, że znajdujesz się w środku każdego diagramu, zaznacz przelot drugiego statku powietrznego względem ciebie na diagramie poziomym z lewej i na diagramie pionowym z prawej. Uwzględnij moment pierwszego wzrokowego kontaktu i odległość mijania.

DIAGRAMS OF AIRPROX

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming YOU are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.



POLITYKA PRYWATNOŚCI

Informujemy, że w trybie art. 6 ust. 1, lit. e) ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych (RODO) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej z siedzibą w Warszawie, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa, e-mail: info@pansa.pl, tel. +48-22-574-5001 (IOD – e-mail: inspektorochronydanych@pansa.pl), przetwarza dane osobowe celem wypełnienia zadań wynikających ze złożenia meldunku specjalnego i dokonania wymaganych następnie raportów i informacji.
Zgodnie z art. 13 RODO oświadczam, że zostałem poinformowany, iż istnieje prawo do żądania od PAŻP dostępu do własnych danych osobowych, ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia przetwarzania, prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych, jak również prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego w rozumieniu przepisów o ochronie danych osobowych.
Informujemy ponadto, że archiwizacja dokumentów, w tym zawierających dane osobowe, jest zgodna z obowiązującymi w tym zakresie przepisami zewnętrznymi i wewnętrznymi, m.in. Ustawą o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach z dnia 14 lipca 1983 r. (Dz.U.1983 nr 38 poz.173 z poźn. zm.) oraz Zarządzeniem nr 11 z dnia 30.04.2007 r. Prezesa PAŻP (z późn. zm.). Przepisy w tym zakresie określają m.in. sposób postępowania z dokumentami oraz klasyfikację i ich okres archiwizacji.

PRIVACY NOTICE

Please note that under point (e) of Article 6 (1) of REGULATION (EU) 2016/ 679 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (GDPR) the Polish Air Navigation Services Agency, seated in Warsaw, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa, e-mail: info@pansa.pl, phone: +48-22-574-5001 (Data Protection Officer – e-mail: inspektorochronydanych@pansa.pl) shall process personal data in order to perform the tasks resulting from the submitting of a special report and to subsequently prepare required reports and information.
Pursuant to Article 13 of the GDPR I hereby declare that I have been informed about my right to request from PANSA an access to and rectification or erasure of my personal data and restriction of processing, the right to lodge an objection to processing, the right to data portability and the right to lodge a complaint with a supervisory authority within the meaning of the provisions on personal data protection.
We also inform that the archiving of documents, including those with personal data, is in accordance with the relevant external and internal provisions, inter alia, the Law on the national archival resources and archives of 14 July 1983 (Journal o Laws 1983 No. 38, position 173 with later amendments) and the Order No. 11 of the President of PANSA of 30 April 2007 (with later amendments). Provisions in that regard specify, inter alia, the handling of documents, their classification and archiving period.

Podpis składającego meldunek:

Report Originator's signature:

INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA FORMULARZA MELDUNKU O NIEPRAWIDŁOWOŚCI W RUCHU LOTNICZYM

A - Znak rozpoznawczy statku powietrznego, składającego meldunek

B - Meldunek AIRPROX powinien być przekazany natychmiast przez radio.

C1 - Data/czas w UTC i pozycja według namiaru odległości od urządzenia nawigacyjnego lub według długości i szerokości geograficznej.

C2 - Informacja o statku powietrznym, przekazującym meldunek, niepotrzebne skreślić.

C2c) - Np. FL350/1013hPa lub 2500 ft/QNH 1007 hPa lub 1200ft/QFE 998 hPa.

C3 - Informacje o innym statku powietrznym.

C4 - Odległość przy mijaniu - wskaż jednostki miary.

C6 - Dołącz dodatkowe dokumenty jeśli to konieczne. Dla ilustracji pozycji statków powietrznych można wykorzystać diagramy

D1f) - Wskaż nazwę organu ATS i datę/czas w UTC.

D1g) - Data i czas w UTC.

E2 - Dołącz informacje o organie ATS, w tym także o zapewnianej służbie, częstotliwości radiotelefonicznej łączności, przydzielonych kodach SSR i nastawieniu wysokościomierza. Wykorzystaj diagramy celem zilustrowania pozycji statków powietrznych i załącz, jeśli to konieczne, dodatkowe dokumenty.

INSTRUCTION FOR THE COMPLETION OF THE AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM

A - Aircraft identification of the aircraft submitting the report.

B - An AIRPROX report shall be filed immediately by radio.

C1 - Date/time UTC and position in bearing and distance from navigational aid or in LAT/LONG.

C2 - Information regarding aircraft submitting report, tick as necessary.

C2c) - E.g. FL350/1013hPa or 2500 ft/QNH 1007 hPa or 1200ft/QFE 998 hPa.

C3 - Information regarding the other aircraft involved.

C4 - Passing distance - state units used.

C6 - Attach additional papers as required. The diagrams may be used to show aircraft 's positions.

D1f) - State name of ATS unit and date/time in UTC.

D1g) - Date and time in UTC.

E2 - Include details of ATS unit such as service provided, radiotelephony frequency, SSRs codes assigned and altimeter setting. Use diagram to show the aircraft position and attach additional papers as required.

POST FLIGHT REPORT
No: EP...../...../20.....

Name: ..... Street: .....
City: ..... Post code: ..... Country: .....
Flight Number: ..... Date of flight: ..... Aircraft: .....

☐ Proszę o listowną odpowiedź _____

Request clarification sent by mail _____

	Aerodrome: EP..... Time: .....
	Date: .....
	ARO Officer: .....

POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY, UL. WIEŻOWA 8, 02-147 WARSZAWA, POLAND, PHONE: +48-22-574-7173, FAX: +48-22-574-7188
E-MAIL: aro@pansa.pl

POLITYKA PRYWATNOŚCI

PRIVACY NOTICE

Informujemy, że w trybie art. 6 ust. 1, lit. e) ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych (RODO) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej z siedzibą w Warszawie, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa, e-mail: info@pansa.pl, tel. +48-22-574-5001 (IOD – e-mail: inspektorochronydanych@pansa.pl), przetwarza dane osobowe celem wypełnienia zadań wynikających ze złożenia meldunku specjalnego i dokonania wymaganych następnie raportów i informacji.
Zgodnie z art. 13 RODO oświadczam, że zostałem poinformowany, iż istnieje prawo do żądania od PAŻP dostępu do własnych danych osobowych, ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia przetwarzania, prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych, jak również prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego w rozumieniu przepisów o ochronie danych osobowych.
Informujemy ponadto, że archiwizacja dokumentów, w tym zawierających dane osobowe, jest zgodna z obowiązującymi w tym zakresie przepisami zewnętrznymi i wewnętrznymi, m.in. Ustawą o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach z dnia 14 lipca 1983 r. (Dz.U.1983 nr 38 poz.173 z poźn. zm.) oraz Zarządzeniem nr 11 z dnia 30.04.2007 r. Prezesa PAŻP (z późn. zm.). Przepisy w tym zakresie określają m.in. sposób postępowania z dokumentami oraz klasyfikację i ich okres archiwizacji.

Please note that under point (e) of Article 6 (1) of REGULATION (EU) 2016/ 679 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (GDPR) the Polish Air Navigation Services Agency, seated in Warsaw, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa, e-mail: info@pansa.pl, phone: +48-22-574-5001 (Data Protection Officer – e-mail: inspektorochronydanych@pansa.pl) shall process personal data in order to perform the tasks resulting from the submitting of a special report and to subsequently prepare required reports and information.
Pursuant to Article 13 of the GDPR I hereby declare that I have been informed about my right to request from PANSA an access to and rectification or erasure of my personal data and restriction of processing, the right to lodge an objection to processing, the right to data portability and the right to lodge a complaint with a supervisory authority within the meaning of the provisions on personal data protection.
We also inform that the archiving of documents, including those with personal data, is in accordance with the relevant external and internal provisions, inter alia, the Law on the national archival resources and archives of 14 July 1983 (Journal o Laws 1983 No. 38, position 173 with later amendments) and the Order No. 11 of the President of PANSA of 30 April 2007 (with later amendments). Provisions in that regard specify, inter alia, the handling of documents, their classification and archiving period.

Podpis składającego meldunek:

_____

Report Originator's signature:

_____

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
				501741N 0191144E 501328N 0192720E 501244N 0193137E 501114N 0194032E 500440N 0194705E 495918N 0195033E 495524N 0195210E 494538N 0194845E 494153N 0194422E 493130N 0193220E
LTMA SECTOR EPKK Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 501003N 0192211E 502121N 0200211E dalej łuk o promieniu 27 km i środku w punkcie: then arc of circle of 27 km radius centred at point: 500659N 0195835E 500724N 0202113E 500325N 0202056E 500155N 0202049E 495824N 0201213E 495139N 0192739E 495413N 0192326E 500353N 0192020E 501003N 0192211E	3500 ft AMSL 2300 ft AMSL [C]	APP KRAKÓW	126.530 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH PL / EN	NIL
		APP KRAKÓW	121.075 MHz 126.975 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH PL / EN	
LTMA SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 504009N 0183056E 504225N 0194142E 502237N 0201522E 502016N 0201919E 500120N 0203025E 495156N 0202350E 494439N 0195322E 495200N 0191804E 503116N 0182348E 504009N 0183056E	FL 95 3500 ft AMSL [C]	APP KRAKÓW	126.530 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH PL / EN	NIL
		APP KRAKÓW	121.075 MHz 126.975 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH PL / EN	
		APP KRAKÓW	135.405 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH PL / EN	
LTMA SECTOR C Linia łącząca następujące punkty:	FL 95 5500 ft AMSL [C]	APP KRAKÓW	126.530 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
The line joining the following points: 504255N 0182941E 504629N 0190646E 504834N 0193031E 504933N 0194151E 504254N 0200626E 503549N 0201004E 503251N 0202039E 502237N 0201522E 504225N 0194142E 504009N 0183056E 503116N 0182348E 495200N 0191804E 495220N 0190056E 501310N 0183210E 502756N 0181129E 503134N 0181451E 503912N 0182442E 504255N 0182941E			PL / EN	
		APP KRAKÓW	121.075 MHz 126.975 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH PL / EN	
		APP KRAKÓW	135.405 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH PL / EN	
LTMA SECTOR D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 495200N 0191804E 494439N 0195322E 495156N 0202350E 500120N 0203025E 502016N 0201919E 502237N 0201522E 503251N 0202039E 503042N 0202816E 500631N 0204224E 495041N 0203228E 494039N 0195436E 494341N 0192917E 495200N 0191804E	FL 95 6500 ft AMSL [C]	APP KRAKÓW	121.075 MHz 126.975 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH PL / EN	NIL
UTMA KRAKÓW Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 501922N 0174244E 502322N 0174329E 505942N 0183651E 505601N 0184128E 505643N 0185118E 510056N 0195708E 504254N 0200626E 503549N 0201004E	FL 285 FL 95 [C]	APP KRAKÓW	121.075 MHz 126.975 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
503251N 0202039E 503042N 0202816E 501021N 0205911E 495049N 0211308E 494346N 0211103E 492410N 0211156E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 501922N 0174244E				
LTMA SECTOR EPKT Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 503808N 0183820E 503909N 0191231E 503903N 0192014E dalej łuk o promieniu 19.5 km i środku w punkcie: then arc of circle of 19.5 km radius centred at point: 502832N 0192021E 501808N 0191755E 501849N 0191145E 502348N 0183418E 502636N 0183022E 503808N 0183820E	3500 ft AMSL 2300 ft AMSL [C]	APP KRAKÓW APP KRAKÓW	121.075 MHz 126.975 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH PL / EN 135.405 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH PL / EN	NIL
TMA LUBLIN				TMA LUBLIN aktywny w godzinach pracy organu TWR LUBLIN. TMA LUBLIN wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD. LUBLIN TMA active during the operational hours of LUBLIN TWR. LUBLIN TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.
SECTOR A Linia łącząca następujące punkty:	FL 95 1500 ft AMSL	TWR LUBLIN	136.430 MHz LUBLIN WIEŻA LUBLIN TOWER PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS
1	2	3	4	5
511918N 0220935E 513929N 0221127E 520228N 0221815E 520743N 0222132E 520836N 0220025E 520540N 0220154E 515018N 0214854E 514817N 0214712E 513640N 0212703E 513508N 0212909E 513154N 0210328E 512854N 0205205E				
TMA ZIELONA GÓRA Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 521947N 0160118E 521948N 0160702E 521928N 0160712E 521057N 0161311E 521001N 0161342E 520407N 0160430E 520220N 0155804E 520158N 0155406E 520124N 0154520E 520049N 0153634E 520337N 0153200E 521122N 0152643E 521400N 0153030E 521921N 0155036E 521947N 0160118E	FL 95 1300 ft AMSL [D]	TWR ZIELONA GÓRA	118.755 MHz Zielona Góra WIEŻA Zielona Góra TOWER PL / EN	TMA ZIELONA GÓRA aktywny w godzinach pracy organu TWR ZIELONA GÓRA. ZIELONA GÓRA TMA active during the operational hours of ZIELONA GÓRA TWR.
MTMA DĘBLIN Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512821N 0213944E 511918N 0220935E 512005N 0221809E 512200N 0222720E 513933N 0222747E 515018N 0214854E 514817N 0214712E 513640N 0212703E 513253N 0213215E 512821N 0213944E	FL 95 2000 ft AMSL [D]	MIL APP DĘBLIN	128.255 MHz DĘBLIN ZBLIŻANIE DĘBLIN APPROACH PL / EN	Z wyłączeniem aktywnych EPTR4H, EPTR180 i EPTR181 oraz MCTR EPDE. MIL APP DĘBLIN. Excluding active EPTR4H, EPTR180 i EPTR181 and MCTR EPDE.
MTMA ŁASK				NIL
MTMA SECTOR A	FL 95	MIL APP ŁASK	125.355 MHz	Z wyłączeniem aktywnego sektora „D” TMA ŁÓDŹ.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIEROWANIA RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS
1	2	3	4	5
Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512942N 0183840E 513410N 0183538E 514038N 0184547E 514312N 0185425E 513754N 0191547E 513453N 0193758E 513032N 0194012E 511852N 0193450E 512046N 0192513E 512816N 0184604E 512942N 0183840E	2500 ft AMSL [D]		379.350 MHz ALTERNATE (UHF) Częstotliwość 379,350 UHF możliwa do wykorzystania w przypadku niedostępności 125,355 MHz (UHF) Frequency 379.350 UHF available for use when 125.355 MHz unavailable. Łask ZBLIŻANIE Łask APPROACH PL / EN	Excluding active sector “D” TMA ŁÓDŹ.
MTMA SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 511000N 0185200E 512942N 0183840E 512816N 0184604E 512046N 0192513E 511852N 0193450E 510700N 0191600E 511000N 0185200E	FL 95 3500 ft AMSL [D]	MIL APP ŁASK	125.355 MHz 379.350 MHz ALTERNATE (UHF) Częstotliwość 379,350 UHF możliwa do wykorzystania w przypadku niedostępności 125,355 MHz (UHF) Frequency 379.350 UHF available for use when 125.355 MHz unavailable. Łask ZBLIŻANIE Łask APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513754N 0191547E 513924N 0193536E 513453N 0193758E 513754N 0191547E	FL 95 5500 ft AMSL [D]	MIL APP ŁASK	125.355 MHz 379.350 MHz ALTERNATE (UHF) Częstotliwość 379,350 UHF możliwa do wykorzystania w przypadku niedostępności 125,355 MHz (UHF) Frequency 379.350 UHF available for use when 125.355 MHz unavailable. Łask ZBLIŻANIE Łask APPROACH PL / EN	NIL
MTMA MALBORK				NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
MTMA SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 540900N 0190000E 540320N 0185159E 540159N 0184342E 535032N 0184317E 535121N 0185123E 535238N 0190704E 540623N 0191431E 540905N 0191559E 541008N 0191534E 540900N 0190000E	4500 ft AMSL 2000 ft AMSL [D]	MIL APP MALBORK	125.205 MHz 240.550 MHz ALTERNATE (UHF) MALBORK ZBLIŻANIE MALBORK APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 535121N 0185123E 534600N 0185646E 533915N 0190429E 534545N 0194610E 541139N 0193702E 540638N 0192932E 540623N 0191431E 535238N 0190704E 535121N 0185123E	FL 95 2000 ft AMSL [D]	MIL APP MALBORK	125.205 MHz 240.550 MHz ALTERNATE (UHF) MALBORK ZBLIŻANIE MALBORK APPROACH PL / EN	NIL
MTMA MIROSŁAWIEC Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 533424N 0161239E 533536N 0155536E 533419N 0154756E 532825N 0154022E 531922N 0154407E 531654N 0155030E 530824N 0161214E 531354N 0163644E 532303N 0163400E 532856N 0161723E 533424N 0161239E	FL 95 1500 ft AMSL [D]		118.580 MHz 279.150 MHz ALTERNATE (UHF) Mirosławiec PRECYZYJNY Mirosławiec PRECISION PL / EN	NIL
		MIL TWR MIROSŁAWIEC	128.480 MHz 264.875 MHz ALTERNATE (UHF) Mirosławiec WIEŻA Mirosławiec TOWER PL / EN	
		MIL APP MIROSŁAWIEC	126.580 MHz 234.875 MHz ALTERNATE (UHF)	

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
			Mirosławiec ZBLIŻANIE Mirosławiec APPROACH PL / EN	
MTMA MIŃSK MAZOWIECKI				NIL
MTMA SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 522205N 0215334E 522001N 0212336E 521700N 0212615E 521059N 0212739E 520700N 0213241E 520717N 0213721E 520339N 0213735E 520402N 0220031E 520540N 0220154E 520836N 0220025E 521736N 0215551E 522205N 0215334E	3500 ft AMSL 2000 ft AMSL [D]	MIL APP MIŃSK MAZOWIECKI	120.780 MHz 278.575 MHz ALTERNATE (UHF) Mińsk ZBLIŻANIE Mińsk APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520402N 0220031E 520540N 0220154E 520836N 0220025E 521736N 0215551E 522205N 0215334E 522559N 0215134E 522545N 0220445E 522949N 0221049E 521837N 0221913E 520744N 0222133E 520355N 0221553E 520402N 0220031E	FL 95 2000 ft AMSL [D]	MIL APP MIŃSK MAZOWIECKI	120.780 MHz 278.575 MHz ALTERNATE (UHF) Mińsk ZBLIŻANIE Mińsk APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 521946N 0212004E 522615N 0213554E 522608N 0214231E 522559N 0215134E 522205N 0215334E	3500 ft AMSL 2000 ft AMSL [D]	MIL APP MIŃSK MAZOWIECKI	120.780 MHz 278.575 MHz ALTERNATE (UHF) Mińsk ZBLIŻANIE Mińsk APPROACH PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
522001N 0212336E 521946N 0212004E				
MTMA POWIDZ				NIL
MTMA SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523506N 0173535E 522639N 0181025E 521312N 0180412E 521832N 0173811E 522444N 0172300E 523506N 0173535E	FL 95 2000 ft AMSL [D]	MIL APP POWIDZ	129.680 MHz Powidz ZBLIŻANIE Powidz APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 522639N 0181025E 522413N 0182248E 521050N 0181717E 521312N 0180412E 522639N 0181025E	3500 ft AMSL 1500 ft AMSL [D]	MIL APP POWIDZ	129.680 MHz Powidz ZBLIŻANIE Powidz APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523920N 0174045E 522905N 0183242E 522201N 0184031E 520831N 0183622E 520519N 0182254E 521316N 0173622E 521832N 0173811E 521312N 0180412E 522639N 0181025E 523506N 0173535E 523920N 0174045E	FL 95 3500 ft AMSL [D]	MIL APP POWIDZ	129.680 MHz Powidz ZBLIŻANIE Powidz APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520245N 0173246E 521316N 0173622E 520519N 0182254E 515948N 0180000E	FL 95 5500 ft AMSL [D]	MIL APP POWIDZ	129.680 MHz Powidz ZBLIŻANIE Powidz APPROACH PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
520245N 0173246E				
MTMA SECTOR E Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520245N 0173246E 520333N 0172516E 520428N 0172532E 522139N 0173034E 521832N 0173811E 520245N 0173246E	6500 ft AMSL 3500 ft AMSL [D]	MIL APP POWIDZ	129.680 MHz Powidz ZBLIŻANIE Powidz APPROACH PL / EN	NIL
MTMA RADOM				NIL
MTMA SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513111N 0212249E 513349N 0213058E 513253N 0213215E 512821N 0213944E 512254N 0215748E 510523N 0215008E 511028N 0212546E 511210N 0211731E 511100N 0210745E 511007N 0210023E 511021N 0204840E 512052N 0204253E 512558N 0210243E 513111N 0212249E	4500 ft AMSL 3500 ft AMSL [D]	MIL APP RADOM	128.675 MHz RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH PL / EN	NIL
MTMA SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513111N 0212249E 513349N 0213058E 513253N 0213215E 512821N 0213944E 512457N 0215100E 512254N 0215748E 510523N 0215008E 511028N 0212546E 511210N 0211731E 511100N 0210745E 511007N 0210023E 510545N 0205337E 510436N 0205151E	6500 ft AMSL 4500 ft AMSL [D]	MIL APP RADOM	128.675 MHz RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH PL / EN	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5
511141N 0202337E 512231N 0202837E 512839N 0203812E 512854N 0205205E 512820N 0205420E 512640N 0210005E 512558N 0210243E 513111N 0212249E				
MTMA SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513508N 0212909E 513349N 0213058E 513253N 0213215E 512821N 0213944E 512254N 0215748E 511918N 0220935E 511728N 0220611E 511644N 0220450E 510523N 0215008E 511028N 0212546E 511210N 0211731E 511100N 0210745E 511007N 0210023E 510545N 0205337E 510436N 0205151E 511141N 0202337E 511423N 0201234E 512352N 0201723E 512858N 0201959E 512839N 0203812E 512854N 0205205E 513154N 0210328E 513508N 0212909E	FL 95 6500 ft AMSL [D]	MIL APP RADOM	128.675 MHz RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH PL / EN	NIL
MTMA ŚWIDWIN				NIL
MTMA SECTOR A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 535800N 0151800E 535857N 0153437E 535930N 0154439E 535833N 0154850E 535029N 0162355E 534806N 0163512E 534244N 0162237E 533600N 0162129E	FL 95 2500 ft AMSL [D]	 MIL APP ŚWIDWIN	119.660 MHz 234.800 MHz ALTERNATE (UHF) ŚWIDWIN PRECYZYJNY ŚWIDWIN PRECISION PL / EN 125.180 MHz 278.975 MHz ALTERNATE (UHF)	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	UWAGI SATVOICE REMARKS
1	2	3	4	5
533424N 0161237E 533536N 0155536E 534314N 0152327E 535025N 0151611E 535800N 0151800E			ŚWIDWIN ZBLIŻANIE ŚWIDWIN APPROACH PL / EN	
MTMA SECTOR B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 535029N 0162355E 534806N 0163512E 534244N 0162237E 533558N 0162129E 533424N 0161237E 533459N 0160421E 534014N 0161643E 535029N 0162355E	2500 ft AMSL 1500 ft AMSL [D]		119.660 MHz 234.800 MHz ALTERNATE (UHF) ŚWIDWIN PRECYZYJNY ŚWIDWIN PRECISION PL / EN	Z wyłączeniem aktywnych MRT60, MRT86, MRT87. Excluding active MRT60, MRT86, MRT87.
		MIL APP ŚWIDWIN	125.180 MHz 278.975 MHz ALTERNATE (UHF) ŚWIDWIN ZBLIŻANIE ŚWIDWIN APPROACH PL / EN	
MTMA SECTOR C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534314N 0152327E 533536N 0155536E 533419N 0154756E 532825N 0154022E 534314N 0152327E	FL 95 6500 ft AMSL [D]		119.660 MHz 234.800 MHz ALTERNATE (UHF) ŚWIDWIN PRECYZYJNY ŚWIDWIN PRECISION PL / EN	NIL
		MIL APP ŚWIDWIN	125.180 MHz 278.975 MHz ALTERNATE (UHF) ŚWIDWIN ZBLIŻANIE ŚWIDWIN APPROACH PL / EN	

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
SECTOR EPWW B (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524343N 0142251E 525851N 0153330E 531118N 0163437E 533729N 0165609E 540023N 0171413E 543955N 0154152E 544106N 0154309E 545459N 0155153E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 524343N 0142251E	FL 365 FL 95 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	127.025 Zapasowa / Secondary 129.075 132.700	NIL
SECTOR EPWW C (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523906N 0181023E 514701N 0181012E 510349N 0190840E 512100N 0194506E 512945N 0201347E 520624N 0201913E 522707N 0194833E 523906N 0181023E	FL 660 FL 365 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	128.765 Zapasowa / Secondary 123.625 125.450	NIL
SECTOR EPWW C (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524405N 0173442E 522312N 0171448E 514303N 0171417E 504104N 0182711E 504255N 0182941E 505340N 0184418E 505643N 0185118E 510349N 0190840E 512100N 0194506E 512945N 0201347E 520624N 0201913E 522707N 0194833E 523906N 0181023E 524405N 0173442E	FL 365 FL 95 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	133.475 Zapasowa / Secondary 125.450 128.325	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
SECTOR EPWW D (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513042N 0144828E 513703N 0160000E 514303N 0171417E 514500N 0174042E 514701N 0181012E 523906N 0181023E 524405N 0173442E 531118N 0163437E 525851N 0153330E 524343N 0142251E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 513042N 0144828E	FL 660 FL 365 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	128.765 Zapasowa / Secondary 125.450	NIL
SECTOR EPWW D (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513042N 0144828E 513703N 0160000E 514303N 0171417E 522312N 0171448E 524405N 0173442E 531118N 0163437E 525851N 0153330E 524343N 0142251E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 513042N 0144828E	FL 365 FL 95 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	134.225 Zapasowa / Secondary 125.450 127.025	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
SECTOR EPWW E (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 532252N 0234417E 530000N 0203000E 524216N 0201941E 522707N 0194833E 520624N 0201913E 512945N 0201347E 512811N 0210851E 513406N 0212232E 513640N 0212702E 513717N 0212807E 514809N 0214705E 515655N 0215428E 521220N 0232013E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 532252N 0234417E	FL 660 FL 365 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	132.700 Zapasowa / Secondary 123.625 125.450	NIL
SECTOR EPWW E (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 532252N 0234417E 530000N 0203000E 524216N 0201941E 522707N 0194833E 520624N 0201913E 512945N 0201347E 512811N 0210851E 513406N 0212232E 513640N 0212702E 513717N 0212807E 514809N 0214705E 515655N 0215428E 521220N 0232013E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 532252N 0234417E	FL 365 FL 95 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	120.950 Zapasowa / Secondary 130.625 132.700	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
SECTOR EPWW F (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 544221N 0191529E 542406N 0185934E 540915N 0181858E 540023N 0171413E 543955N 0154152E 544106N 0154309E 545459N 0155153E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 544221N 0191529E	FL 660 FL 365 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	133.180 Zapasowa / Secondary 130.675 132.700	NIL
SECTOR EPWW F (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 544221N 0191529E 542406N 0185934E 540915N 0181858E 540023N 0171413E 543955N 0154152E 544106N 0154309E 545459N 0155153E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 544221N 0191529E	FL 365 FL 95 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	129.075 Zapasowa / Secondary 132.700	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
SECTOR EPWW J (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 500252N 0180552E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 492410N 0211156E 494515N 0211100E 495548N 0211031E 501158N 0212057E 511415N 0211657E 512811N 0210851E 512945N 0201347E 512100N 0194506E 510349N 0190840E 505643N 0185118E 505340N 0184418E 504255N 0182941E 504104N 0182711E 503134N 0181451E 502756N 0181129E 502232N 0180631E 500252N 0180552E	FL 660 FL 365 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	132.700 Zapasowa / Secondary 123.625 125.450 128.325	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
SECTOR EPWW J (MID) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 500252N 0180552E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 492410N 0211156E 494515N 0211100E 495548N 0211031E 501158N 0212057E 511415N 0211657E 512811N 0210851E 512945N 0201347E 512100N 0194506E 510349N 0190840E 505643N 0185118E 505340N 0184418E 504255N 0182941E 504104N 0182711E 503134N 0181451E 502756N 0181129E 502232N 0180631E 500252N 0180552E	FL 365 FL 335 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	124.625 Zapasowa / Secondary 123.625 125.450 126.615 127.660 128.325 130.875 132.700 134.175	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
SECTOR EPWW J (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 500252N 0180552E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 492410N 0211156E 494515N 0211100E 495548N 0211031E 501158N 0212057E 511415N 0211657E 512811N 0210851E 512945N 0201347E 512100N 0194506E 510349N 0190840E 505643N 0185118E 505340N 0184418E 504255N 0182941E 504104N 0182711E 503134N 0181451E 502756N 0181129E 502232N 0180631E 500252N 0180552E	FL 335 FL 95 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	130.875 Zapasowa / Secondary 123.625 124.625 125.450 126.615 127.660 128.325 132.700 134.175	NIL
SECTOR EPWW N (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530000N 0203000E 532252N 0234417E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 542518N 0200000E 533351N 0201820E 530000N 0203000E	FL 660 FL 365 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	130.625 Zapasowa / Secondary 130.675 132.700	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
SECTOR EPWW N (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530000N 0203000E 532252N 0234417E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 542518N 0200000E 533351N 0201820E 530000N 0203000E	FL 365 FL 95 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	127.450 Zapasowa / Secondary 130.625 132.700	NIL
SECTOR EPWW R (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 492410N 0211156E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 521220N 0232013E 515655N 0215428E 514809N 0214705E 513717N 0212807E 513640N 0212702E 513406N 0212232E 512811N 0210851E 511415N 0211657E 501158N 0212057E 495548N 0211031E 494515N 0211100E 492410N 0211156E	FL 660 FL 365 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	132.700 Zapasowa / Secondary 123.625 125.450 128.325	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
SECTOR EPWW R (MID) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 492410N 0211156E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 521220N 0232013E 515655N 0215428E 514809N 0214705E 513717N 0212807E 513640N 0212702E 513406N 0212232E 512811N 0210851E 511415N 0211657E 501158N 0212057E 495548N 0211031E 494515N 0211100E 492410N 0211156E	FL 365 FL 335 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	127.660 Zapasowa / Secondary 123.625 124.625 125.450 126.615 128.325 130.875 132.700 134.175	NIL
SECTOR EPWW R (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 492410N 0211156E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 521220N 0232013E 515655N 0215428E 514809N 0214705E 513717N 0212807E 513640N 0212702E 513406N 0212232E 512811N 0210851E 511415N 0211657E 501158N 0212057E 495548N 0211031E 494515N 0211100E 492410N 0211156E	FL 335 FL 95 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	134.175 Zapasowa / Secondary 123.625 124.625 125.450 126.615 127.660 128.325 130.875 132.700	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI CALL SIGN, LANGUAGES	CZĘSTOTLIWOŚĆ FREQUENCY (MHz)	UWAGI REMARKS
1	2	3	4	5
SECTOR EPWW T (HIGH) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513042N 0144828E 513041N 0144829E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 500252N 0180552E 502232N 0180631E 502756N 0181129E 503134N 0181451E 504104N 0182711E 504255N 0182941E 505340N 0184418E 505643N 0185118E 510349N 0190840E 514701N 0181012E 514500N 0174042E 514303N 0171417E 513703N 0160000E 513042N 0144828E	FL 660 FL 365 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	128.765 Zapasowa / Secondary 123.625 125.450	NIL
SECTOR EPWW T (LOW) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513042N 0144828E 513042N 0144828E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 500252N 0180552E 502232N 0180631E 502756N 0181129E 503134N 0181451E 504104N 0182711E 514303N 0171417E 513703N 0160000E 513042N 0144828E	FL 365 FL 95 [C]	WARSZAWA RADAR PL / EN	134.875 Zapasowa / Secondary 125.450 128.325	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3
RÖNNE SOUTH EPDLG3A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 545500N 0142127E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 545459N 0155153E 544106N 0154309E 542306N 0152346E 541545N 0150321E 542000N 0141650E 545500N 0142127E EPDLG3B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 544534N 0142012E 544600N 0143530E 543500N 0143945E 543500N 0151400E 543509N 0152654E 543154N 0153312E 542306N 0152346E 541545N 0150321E 542000N 0141650E 544534N 0142012E		DELEGACJA SŁUŻB ATS - RÖNNE SOUTH Organ zapewniający służbę: ACC MALMÖ. Częstotliwość, Znak wywoławczy, Języki: zgodnie z AIP SZWECJA. RÖNNE SOUTH włączona do BALTIC FRA. DELEGATION OF ATS - RÖNNE SOUTH Unit providing service: ACC MALMÖ. Frequency, Call sign, Languages: according to AIP SWEDEN. RÖNNE SOUTH included in BALTIC FRA.
z wyłączeniem przestrzeni określonej współrzędnymi: / excluding airspace designated by coordinates 544534N 0142012E 544600N 0143530E 543500N 0143945E 543500N 0151400E 543509N 0152654E 543154N 0153312E 542306N 0152346E 541545N 0150321E 542000N 0141650E 544534N 0142012E	FL 245 FL 195 [C]	DELEGACJA SŁUŻB ATS - RÖNNE SOUTH DELEGATION OF ATS - RÖNNE SOUTH
Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 545500N 0142127E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 545459N 0155153E 544106N 0154309E 542306N 0152346E 541545N 0150321E 542000N 0141650E 545500N 0142127E	FL 460 FL 195 [C]	DELEGACJA SŁUŻB ATS - RÖNNE SOUTH DELEGATION OF ATS - RÖNNE SOUTH

ACC WARSZAWA może odwołać delegację przestrzeni po uprzednim powiadomieniu, które powinno nastąpić 5 minut wcześniej.

WARSZAWA ACC may withdraw delegation and resume air traffic control within the area provided 5 minutes prior notice is given.

4 DELEGACJA SŁUŻB ATS - W OF OKX

W celu zredukowania liczby koordynacji ustanowiono w FIR Warszawa odrębny obszar. Ta wydzielona przestrzeń może być oddelegowana do ACC PRAHA i w takim przypadku ACC PRAHA będzie organem odpowiedzialnym za sprawowanie kontroli ruchu lotniczego oraz zapewnienie służby informacji powietrznej w tym obszarze.

4 DELEGATION OF ATS - W OF OKX

In order to reduce the number of coordinations, a separate area has been established within the FIR Warszawa. This area may be delegated to PRAHA ACC and in such a case PRAHA ACC is responsible for the provision of air traffic control and flight information services within this area.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3
W OF OKX Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 505928N 0145539E 505910N 0145834E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 505928N 0145539E	FL 460 FL 95 [C]	DELEGACJA SŁUŻB ATS - W OF OKX Organ zapewniający służbę: ACC PRAHA. Częstotliwość, Znak wywoławczy, Języki: zgodnie z AIP Republiki Czeskiej. W OF OKX wyłączona z BALTIC FRA. DELEGATION OF ATS - W OF OKX Unit providing service: ACC PRAHA. Frequency, Call sign, Languages: according to AIP Czech Republic. W OF OKX excluded from BALTIC FRA.

5 DELEGACJA SŁUŻB ATS - S OF KŁODZKO

W celu zredukowania liczby koordynacji dla ruchu lotniczego w AWY ustanowiono w FIR Warszawa odrębny obszar. Ta wydzielona przestrzeń może być oddelegowana do ACC PRAHA i w takim przypadku ACC PRAHA będzie organem odpowiedzialnym za sprawowanie kontroli ruchu lotniczego oraz zapewnienie służby informacji powietrznej w tym obszarze.

5 DELEGATION OF ATS - S OF KŁODZKO

In order to reduce the number of coordinations for traffic in the AWY, a separate area has been established within the FIR Warszawa. This area can be delegated to PRAHA ACC and in such case PRAHA ACC is responsible for the provision of air traffic control and flight information service within this area.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3
S OF KŁODZKO Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 501523N 0163013E 501533N 0170059E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 501523N 0163013E	FL 460 FL 245 [C]	DELEGACJA SŁUŻB ATS - S OF KŁODZKO Organ zapewniający służbę: ACC PRAHA. Częstotliwość, Znak wywoławczy, Języki: zgodnie z AIP Republiki Czeskiej. S OF KŁODZKO wyłączona z BALTIC FRA. DELEGATION OF ATS - S OF KŁODZKO Unit providing service: ACC PRAHA. Frequency, Call sign, Languages: according to AIP Czech Republic. S OF KŁODZKO excluded from BALTIC FRA.

6 DELEGACJA SŁUŻB ATS Z ACC LKAA DO ACC EPWW I APP EPKK – S OF DESEN

W celu zredukowania liczby koordynacji dla ruchu lotniczego w AWY L867 ustanowiono w FIR PRAHA odrębny obszar. Ta wydzielona przestrzeń może być oddelegowana do ACC WARSZAWA i w takim przypadku ACC WARSZAWA będzie organem odpowiedzialnym

6 DELEGATION OF ATS FROM LKAA ACC TO EPWW ACC AND APP EPKK – S OF DESEN

In order to reduce the number of coordinations for traffic in AWY L867, a separate area has been established within the PRAHA FIR. This area can be delegated to WARSZAWA ACC and in such case WARSZAWA ACC is responsible for the provision of air traffic control and flight information service within this area.

za sprawowanie kontroli ruchu lotniczego oraz zapewnienie służby informacji powietrznej w tym obszarze.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3
LKAA ACC TO EPWW ACC AND APP EPKK - S OF DESEN Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 501524N 0172657E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 500912N 0173615E 500900N 0173532E 501524N 0172657E	FL 660 FL 245 [C]	DELEGACJA SŁUŻB ATS Z ACC LKAA DO ACC EPWW I APP EPKK – S OF DESEN Organ zapewniający służbę, Częstotliwość, Znak wywoławczy, Języki: FL 285 – FL 660: ACC WARSZAWA, 134.875 MHz, 132.700 MHz, 125.450 MHz, WARSZAWA RADAR, PL/EN; FL 245 – FL 285: APP KRAKÓW, 121.075 MHz, 135.405 MHz, KRAKÓW ZBLIŻANIE/KRAKÓW APPROACH, PL/EN. S OF DESEN włączona do BALTIC FRA. DELEGATION OF ATS FROM LKAA ACC TO EPWW ACC AND APP EPKK – S OF DESEN Unit providing service, Frequency, Call sign, Languages: FL 285 – FL 660: ACC WARSZAWA, 134.875 MHz, 132.700 MHz, 125.450 MHz, WARSZAWA RADAR, PL/EN; FL 245 – FL 285: APP KRAKÓW, 121.075 MHz, 135.405 MHz, KRAKÓW ZBLIŻANIE/KRAKÓW APPROACH, PL/EN. S OF DESEN included in BALTIC FRA.

7 DELEGACJA SŁUŻB ATS Z ACC WARSZAWA DO APP WARSZAWA

W celu zredukowania liczby koordynacji dla ruchu lotniczego w AWY N133 oraz w celu zmniejszenia złożoności ruchu lotniczego w sektorach EPWW “C”, EPWW “G”, EPWW “J” ustanowiono w FIR Warszawa odrębne obszary CTA01 oraz CTA02, w których odpowiedzialność za zapewnienie służb ATS może być delegowana z ACC WARSZAWA do APP WARSZAWA.

7 DELEGATION OF ATS FROM WARSZAWA ACC TO WARSZAWA APP

In order to reduce the number of coordinations for traffic in AWY N133 and to reduce the complexity of air traffic in EPWW “C”, EPWW “G”, EPWW “J” sectors, separate CTA01 and CTA02 areas have been established within the FIR Warszawa, where the responsibility for the provision of ATS services may be delegated from WARSZAWA ACC to WARSZAWA APP.

ENR 2.2.1 STREFY OBOWIĄZKOWEJ ŁĄCZNOŚCI (RMZ), STREFY OBOWIĄZKOWEGO UŻYWANIA TRANSPONDERA (TMZ), OBSZARY OBOWIĄZKOWEGO SKŁADANIA PLANU LOTU (FPL)

ENR 2.2.1 RADIO COMMUNICATION MANDATORY ZONES (RMZS), TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZS), FLIGHT PLAN MANDATORY AREAS

1 STREFY OBOWIĄZKOWEJ ŁĄCZNOŚCI (RMZ)

1 RADIO COMMUNICATION MANDATORY ZONES (RMZs)

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIAJĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5	6
RMZ ATZ Bydgoszcz Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530846N 0174046E 531042N 0175347E 531257N 0181427E 531156N 0181858E 530937N 0182157E 530605N 0182239E 530344N 0182115E 530010N 0181442E 525635N 0175357E 525636N 0174815E 525744N 0174410E 525844N 0174130E 530347N 0173938E 530811N 0174003E 530846N 0174046E	5500 ft AMSL GND [G]	AFIS EPBY	131.005 MHz BYDGOSZCZ INFORMACJA BYDGOSZCZ INFORMATION PL / EN	W godzinach pracy AFIS EPBY. During EPBY AFIS operational hours.	NIL
RMZ TMA Bydgoszcz Sector A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 531422N 0180718E 531551N 0181650E 531546N 0182016E 531119N 0182649E 530555N 0182728E 530319N 0182556E 525915N 0182139E 525724N 0181703E	2500 ft AMSL 1800 ft AMSL [G]	FIS GDAŃSK	127.150 MHz GDAŃSK INFORMACJA GDAŃSK INFORMATION PL / EN	Poza godzinami pracy TWR EPBY. Outside of TWR EPBY operational hours.	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIAJĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5	6
535800N 0151800E 535025N 0151611E 534314N 0152327E 532825N 0154022E 532739N 0154041E 532459N 0153553E 531809N 0153142E 531539N 0152232E 531532N 0151118E 531100N 0143700E 531041N 0142209E					
RMZ TMA Szczecin Sector Heringsdorf Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534104N 0141655E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 535744N 0141407E 535719N 0141614E 535356N 0143805E 534734N 0143543E 534129N 0143333E 534115N 0142411E 534104N 0141655E	FL 95 1000 ft AMSL [G]	FIS GDAŃSK	125.275 MHz GDAŃSK INFORMACJA GDAŃSK INFORMATION PL / EN	Poza godzinami pracy TWR EPSC. Outside of TWR EPSC operational hours.	Z wyłączeniem CTR Heringsdorf. Excluding Heringsdorf CTR.
RMZ ATZ Olsztyn/Mazury Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 533846N 0205722E 533621N 0210645E 532921N 0210537E 532531N 0210348E 531757N 0205602E 531949N 0204646E 532821N 0204635E 533240N 0204913E 533846N 0205722E	5500 ft AMSL GND	AFIS EPSY	118.030 MHz MAZURY INFORMACJA MAZURY INFORMATION PL / EN	W godzinach pracy AFIS EPSY. During EPSY AFIS operational hours.	NIL
RMZ TMA Olsztyn Sector A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534144N 0210315E 534049N 0210728E 533621N 0210645E	3500 ft AMSL 1500 ft AMSL [G]	FIS WARSZAWA	118.775 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN	Poza godzinami pracy TWR EPSY - patrz EPSY AD 2.18. Z wyłączeniem aktywnego ATZ EPSY. Outside of TWR EPSY operational hours - see EPSY	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIAJĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5	6
532921N 0210537E 532549N 0210357E 532531N 0210348E 531757N 0205602E 531342N 0205137E 531721N 0203442E 532336N 0203424E 533307N 0204019E 534153N 0204955E 534302N 0205718E 534144N 0210315E				AD 2.18. Excluding active EPSY ATZ.	
RMZ TMA Olsztyn Sector B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534040N 0204106E 534355N 0204932E 534710N 0205800E 534737N 0210227E 534654N 0210843E 534516N 0211551E 534354N 0211914E 534119N 0211836E 533842N 0211711E 533621N 0211555E 532531N 0210348E 531757N 0205602E 531342N 0205137E 531721N 0203442E 531855N 0202815E 532333N 0201525E 533708N 0202923E 534040N 0204106E	FL 95 3500 ft AMSL [G]	FIS WARSZAWA	118.775 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN	Poza godzinami pracy TWR EPSY - patrz EPSY AD 2.18. Z wyłączeniem aktywnego ATZ EPSY. Outside of TWR EPSY operational hours - see EPSY AD 2.18. Excluding active EPSY ATZ.	NIL
RMZ TMA Olsztyn Sector C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 532333N 0201525E 533708N 0202923E 534049N 0201059E 533849N 0200236E 533012N 0195145E 532333N 0201525E	FL 95 6500 ft AMSL [G]	FIS WARSZAWA	118.775 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN	Poza godzinami pracy TWR EPSY - patrz EPSY AD 2.18. Z wyłączeniem aktywnego ATZ EPSY. Outside of TWR EPSY operational hours - see EPSY AD 2.18. Excluding active EPSY ATZ.	NIL
RMZ TMA Olsztyn Sector D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534045N 0204120E	FL 95 5500 ft AMSL [G]	FIS WARSZAWA	118.775 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN	Poza godzinami pracy TWR EPSY - patrz EPSY AD 2.18. Z wyłączeniem aktywnego ATZ EPSY.	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIAJĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5	6
534040N 0204106E 534544N 0204625E 535048N 0205146E 535126N 0205517E 535217N 0210000E 535216N 0210041E 535207N 0210754E 535044N 0211249E 534932N 0211700E 534604N 0211938E 534354N 0211914E 534516N 0211551E 534654N 0210843E 534737N 0210227E 534710N 0205800E 534702N 0205739E 534045N 0204120E				Outside of TWR EPSY operational hours - see EPSY AD 2.18. Excluding active EPSY ATZ.	
RMZ ATZ WARSZAWA/ Babice EPBCA Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 521650N 0205019E 521647N 0205621E 521538N 0205705E 521548N 0205556E 521547N 0205243E 521635N 0205004E 521650N 0205019E EPBCB Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 521650N 0205019E 522049N 0205534E 521726N 0210010E 521651N 0205955E 521531N 0205753E 521538N 0205705E 521647N 0205621E 521650N 0205019E WARSZAWA/Babice (EPBC SECTOR A1) Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 521631N 0205619E	2000 ft AMSL 700 ft AMSL [G]	AFIS EPBC	119.180 MHz BABICE INFORMACJA BABICE INFORMATION PL / EN	W godzinach pracy AFIS EPBC. During EPBC AFIS operational hours.	NIL

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIAJĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5	6
521542N 0205636E 521548N 0205556E 521547N 0205344E 521631N 0205619E					
RMZ CTR Warszawa/Okęcie Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 521228N 0204201E 521532N 0204615E 521547N 0205010E 521548N 0205556E 521538N 0205705E 521530N 0205730E 521508N 0210053E 521103N 0210613E 520757N 0211036E 520223N 0210719E 520043N 0210038E 520852N 0204547E 521228N 0204201E	2000 ft AMSL GND [G]	FIS WARSZAWA	128.575 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN	W przypadku niedostępności służby TWR EPWA. In case the EPWA TWR is not available.	NIL
RMZ CTR Warszawa/Modlin Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 522901N 0202130E 523453N 0203804E 523518N 0203916E 523422N 0204655E 522957N 0205126E 522706N 0205220E 522254N 0203600E 522256N 0203027E 522600N 0202145E 522901N 0202130E	2000 ft AMSL GND [G]	FIS WARSZAWA	118.775 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN	In case the EPMO TWR is not available. W przypadku niedostepnosci sluzby TWR EPMO.	NIL
RMZ TMA Warszawa Sector A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 515902N 0213753E 520339N 0213734E 520717N 0213721E 520700N 0213241E 521059N 0212739E 521700N 0212615E 522001N 0212336E 521946N 0212004E	2000 ft AMSL 700 ft AMSL [G]	FIS WARSZAWA	118.775 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN	H24 Z wyłączeniem aktywnego ATZ EPBC. Excluding active EPBC ATZ.	FIS WARSZAWA Odpowiednio do granic przestrzeni odpowiedzialności. FIS WARSZAWA According to the actual area of responsibility.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIAJĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4	5	6
522620N 0210925E 523013N 0211746E 524111N 0211244E 524237N 0204602E 523738N 0203938E 523327N 0201542E 521703N 0200313E 514713N 0210414E 514514N 0212353E 514955N 0213048E 515902N 0213753E		FIS WARSZAWA	128.575 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN		
RMZ TMA Warszawa Sector A Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 515902N 0213753E	FL 95 2000 ft AMSL [G]	FIS WARSZAWA	118.775 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN	W przypadku niedostępności służby APP Warszawa. In case the Warszawa APP is not available.	FIS WARSZAWA Odpowiednio do granic przestrzeni odpowiedzialności. FIS WARSZAWA According to the actual area of responsibility.
520339N 0213734E 520717N 0213721E 520700N 0213241E 521059N 0212739E 521700N 0212615E 522001N 0212336E 521946N 0212004E 522620N 0210925E 523013N 0211746E 524111N 0211244E 524237N 0204602E 523738N 0203938E 523327N 0201542E 521703N 0200313E 514713N 0210414E 514514N 0212353E 514955N 0213048E 515902N 0213753E		FIS WARSZAWA	128.575 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN		
RMZ TMA Warszawa Sector B Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524237N 0204602E 524425N 0203523E	FL 95 3500 ft AMSL [G]	FIS WARSZAWA	118.775 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN	W przypadku niedostępności służby APP Warszawa. In case the Warszawa APP is not available.	FIS WARSZAWA Odpowiednio do granic przestrzeni odpowiedzialności. FIS WARSZAWA According to the actual area of responsibility.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIAJĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS
1	2	3	4	5	6
524613N 0202444E 524153N 0200448E 523510N 0195351E 522612N 0195027E 521715N 0195333E 520802N 0201135E 514334N 0203356E 513640N 0212703E 514817N 0214712E 520540N 0220154E 522559N 0215134E 522615N 0213554E 522615N 0212901E 522611N 0211937E 523013N 0211746E 522620N 0210925E 521946N 0212004E 522001N 0212337E 521700N 0212615E 521059N 0212739E 520700N 0213241E 520717N 0213721E 515902N 0213753E 514955N 0213048E 514514N 0212353E 514713N 0210414E 521703N 0200313E 523327N 0201542E 523738N 0203938E 524237N 0204602E		FIS WARSZAWA	128.575 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN		
RMZ TMA Warszawa Sector C Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524613N 0202444E 525116N 0201526E 524845N 0195440E 524210N 0193704E 523056N 0193050E 520728N 0193817E 520200N 0194057E 520223N 0194319E	FL 95 6500 ft AMSL [G]	FIS WARSZAWA	118.775 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN	W przypadku niedostępności służby APP Warszawa. In case the Warszawa APP is not available.	FIS WARSZAWA Odpowiednio do granic przestrzeni odpowiedzialności. FIS WARSZAWA According to the actual area of responsibility.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIAJĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALLSIGN, LANGUAGES	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS
1	2	3	4	5	6
520512N 0195455E 514703N 0200338E 513958N 0195737E 513213N 0195741E 512352N 0201723E 512858N 0201959E 512839N 0203812E 512854N 0205205E 513154N 0210328E 513508N 0212909E 513640N 0212703E 514334N 0203356E 520802N 0201135E 521715N 0195333E 522612N 0195027E 523510N 0195351E 524153N 0200448E 524613N 0202444E		FIS WARSZAWA	128.575 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN		
RMZ TMA Warszawa Sector D Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520757N 0211036E 520223N 0210719E 520043N 0210038E 520208N 0205803E 515840N 0205815E 515838N 0210659E 520020N 0211204E 520225N 0211231E 520534N 0211239E 520757N 0211036E	2000 ft AMSL 1000 ft AMSL [G]	FIS WARSZAWA	128.575 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN	W przypadku niedostępności służby APP Warszawa. In case the Warszawa APP is not available.	NIL
RMZ TMA Warszawa Sector E Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524111N 0211244E 523202N 0212406E 522615N 0212901E 522611N 0211937E	FL 95 6500 ft AMSL [G]	FIS WARSZAWA	118.775 MHz WARSZAWA INFORMACJA WARSZAWA INFORMATION PL / EN	W przypadku niedostępności służby APP Warszawa. In case the Warszawa APP is not available.	NIL

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	MAG REF BRG DIST (NM) Track MAG Rev Track MAG Length (NM)	Granice pionowe Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
L71 **(RNAV 5)**							
▲ GAWOR (FIR BDRY) 490832N 0221653E							
		359° - 311.7	FL 660 FL 285 [C]	290 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL315-FL660 PERM 2) FL285-FL315 CDR 1 H24
▲ BOKSU (FIR BDRY) 541827N 0230333E							

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	MAG REF BRG DIST (NM) Track MAG Rev Track MAG Length (NM)	Granice pionowe Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
M985 **(RNAV 5)**							
▲ MEBAN (FIR BDRY) 492718N 0193848E							
		014° 194° 19.5	FL 660 FL 105 [C]	110 ↓	120 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ NAXAR 494538N 0194845E							
		012° 192° 11.3	FL 660 FL 105 [C]	110 ↓	120 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ SKAVI 495625N 0195400E							
		012° 192° 7.9	FL 660 FL 105 [C]	110 ↓	120 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ VAVEL 500359N 0195743E							
		012° 192° 32.6	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ POBOK 503459N 0201308E							
		012° 192° 4.0	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ KOTEK 503850N 0201504E							
		- 179° 44.7	FL 660 FL 95 [C]		100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ EVINA							

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	MAG REF BRG DIST (NM) Track MAG Rev Track MAG Length (NM)	Granice pionowe Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
N133 **(RNAV 5)**							
▲ LENOV (FIR BDRY) 492011N 0210037E							
		334° 153° 78.3	FL 660 FL 115 [C]	130 ↓	120 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL165-FL660 PERM 2) FL115-FL165 CDR 1 H24
Δ GOSAK 503328N 0201816E							
		333° 153° 5.7	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ KOTEK 503850N 0201504E							
		336° 156° 16.9	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ NEGUV 505453N 0200657E							
		336° 156° 12.0	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ OVBOR 510615N 0200109E							
		336° 156° 7.6	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ LUBEN 511327N 0195727E							
		336° 156° 8.5	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL155-FL660 PERM 2) FL95-FL155 CDR 1 H24

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	MAG REF BRG DIST (NM) Track MAG Rev Track MAG Length (NM)	Granice pionowe Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
Δ NUBLI 512131N 0195316E							
		336° 156° 5.3	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL155-FL660 PERM 2) FL95-FL155 CDR 1 H24
Δ IRBOS 512633N 0195039E							
		336° 156° 5.0	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ VIDEV 513119N 0194809E							
		336° 156° 11.1	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ GIPOS 514154N 0194236E							
		336° 156° 6.4	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ POLON 514800N 0193922E							
		337° 157° 6.4	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ EVEPU 515406N 0193623E							
		337° 157° 12.6	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ ADOXO 520611N 0193026E							
		337° 157°	FL 660 FL 95	110	100	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	MAG REF BRG DIST (NM) Track MAG Rev Track MAG Length (NM)	Granice pionowe Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
		28.9	[C]	↓	↑		
Δ PENEX 523347N 0191638E							
		337° 156° 33.3	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ NASOK 530531N 0190023E							
		336° 156° 6.2	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ BIBKA 531127N 0185718E							
		336° 156° 20.8	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ GRUDA 533116N 0184653E							
		330° 150° 15.0	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ IRLUN 534502N 0183653E							
		330° 150° 36.0	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ KARTI 541759N 0181229E							
		330° 150° 32.6	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ VAPOS 544743N 0174936E							

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	MAG REF BRG DIST (NM) Track MAG Rev Track MAG Length (NM)	Granice pionowe Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
		329° 149° 11.8	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ DOMAG 545828N 0174108E							
		330° 150° 15.4	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ MOTAD 551234N 0173020E							
		329° 149° 28.3	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ PENOR (FIR BDRY) 553819N 0170941E							

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	MAG REF BRG DIST (NM) Track MAG Rev Track MAG Length (NM)	Granice pionowe Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
T871 **(RNAV 5)**							
▲ LAGAR (FIR BDRY) 504743N 0152202E							
		068° - 28.5	FL 285 FL 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL225-FL285 PERM 2) FL95-FL225 CDR 1 - H24
Δ DINOV 505543N 0160508E							
		069° - 8.1	FL 285 FL 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ ROTOL 505757N 0161727E							
		069° - 8.4	FL 285 FL 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ GODLO 510014N 0163015E							

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	MAG REF BRG DIST (NM) Track MAG Rev Track MAG Length (NM)	Granice pionowe Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
Z95 **(RNAV 5)**							
Δ SUSER 530554N 0175817E							
		043° 223° 13.4	FL 245 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL95-FL135 PERM 2) FL135-FL245 CDR 1 - H24
Δ BAVGO 531445N 0181504E							
		043° 223° 11.5	FL 245 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ GOBNI 532217N 0182929E							
		043° 223° 13.8	FL 245 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ GRUDA 533116N 0184653E							
		350° 170° 14.7	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓	100 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ OSLOG 534557N 0184513E							

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	MAG REF BRG DIST (NM) Track MAG Rev Track MAG Length (NM)	Granice pionowe Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
Z172 **(RNAV 5)**							
Δ DIMEX 513750N 0160743E							
		359° - 158.6	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL245-FL660 PERM 2) FL95-FL245 CDR 1 H24
Δ URORA 541537N 0162951E							
		014° - 59.6	FL 660 FL 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL195-FL660 PERM 2) FL95-FL195 CDR 1 H24
Δ RIVDI 551139N 0170420E							

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	MAG REF BRG DIST (NM) Track MAG Rev Track MAG Length (NM)	Granice pionowe Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
Z179 **(RNAV 5)**							
▲ KEFIR (FIR BDRY) 492107N 0215525E							
		- 177° 168.7	FL 660 FL 285 [C]		300 ↑	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL315-FL660 PERM 2) FL285-FL315 CDR 1 H24
∆ GERVI 520919N 0221203E							

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR3C	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 495001N 0190451E 494636N 0190435E 494609N 0190015E 494419N 0185911E 494408N 0185039E 494835N 0185010E 495001N 0185728E 495001N 0190451E	FL 95 4500 ft AMSL	BIELSKO RADIO 118.330 MHz PL, EN	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Szybowcowe CLD FLT./Górska Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Polskiego "Żar", Aeroklub Bielsko-Bialski. Unclassified airspace. Glider CLD FLT./ Mountain Gliding School "Żar", Bielsko-Biała Aero Club.
EPTR4					
EPTR4A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520230N 0221906E 520158N 0220557E 520042N 0215741E 515018N 0214854E 514343N 0221243E 514720N 0221400E 520230N 0221906E	FL 95 GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR4B	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520106N 0225944E 514639N 0225919E 514720N 0221400E 520230N 0221906E 520322N 0222439E 520519N 0223351E 520609N 0224540E 520106N 0225944E	FL 315 GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR4BZ	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 514556N 0230332E 514446N 0230227E 514401N 0230023E 514444N 0221307E 514513N 0221122E 514607N 0221011E 514716N 0220941E 520332N 0221507E 520420N 0221600E 520456N 0221721E 520551N 0222327E 520753N 0223255E 520847N 0224552E 520837N 0224710E 520259N 0230251E 520144N 0230359E 514556N 0230332E	FL 315 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR4C	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520609N 0224540E 520836N 0232152E 520527N 0232821E 514610N 0232758E 514639N 0225919E 520106N 0225944E 520609N 0224540E	FL 315 GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Dostępność ograniczona, patrz: Uwaga 1./MIL Unclassified airspace. Availability limited, see: Remark 1./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR4CZ	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 514524N 0233209E 514410N 0233055E 514333N 0232854E 514403N 0225818E 514436N 0225635E 514517N 0225542E 514608N 0225506E 515937N 0225529E 520413N 0224235E 520523N 0224128E 520642N 0224125E 520755N 0224221E 520838N 0224358E 521115N 0232213E 521100N 0232343E 520708N 0233145E 520559N 0233235E 514524N 0233209E	FL 315 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR4D	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 514639N 0225919E 514610N 0232758E 512519N 0232714E 512901N 0225838E 514639N 0225919E	FL 315 GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Dostępność ograniczona, patrz: Uwaga 1./MIL Unclassified airspace. Availability limited, see: Remark 1./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR4DZ	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512442N 0233124E 512337N 0233031E 512254N 0232901E 512239N 0232711E 512636N 0225648E 512722N 0225514E 512829N 0225426E 514725N 0225508E 514832N 0225616E 514917N 0225809E 514845N 0232911E 514804N 0233105E 514650N 0233211E 512442N 0233124E	FL 315 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR4E	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512519N 0232714E 512901N 0225838E 512257N 0224713E 512320N 0225559E 512311N 0230105E 512519N 0232714E	FL 315 GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Dostępność ograniczona, patrz: Uwaga 1./MIL Unclassified airspace. Availability limited, see: Remark 1./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR4EZ	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512431N 0224344E 513122N 0225635E 513142N 0225832E 512744N 0232910E 512644N 0233056E 512519N 0233135E 512352N 0233055E 512250N 0232907E 512034N 0230116E 512044N 0225602E 512018N 0224623E 512055N 0224420E 512204N 0224311E 512319N 0224256E 512431N 0224344E	FL 315 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR4F	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512200N 0222720E 512257N 0224713E 512901N 0225838E 513248N 0222933E 513331N 0222738E 512655N 0222728E 512200N 0222720E	FL 315 GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR4FZ	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 511922N 0222657E 511940N 0222515E 512027N 0222353E 512130N 0222309E 513400N 0222327E 513455N 0222400E 513551N 0222523E 513611N 0222728E 513601N 0222904E 513515N 0223105E 513125N 0230042E 513020N 0230227E 512849N 0230300E 512730N 0230212E 512025N 0224855E 511922N 0222657E	FL 315 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR4G	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512029N 0222004E 513929N 0221127E 513331N 0222738E 512655N 0222728E 512200N 0222720E 512029N 0222004E	FL 315 FL 95	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR4GZ	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 511752N 0222039E 511754N 0221907E 511822N 0221728E 511916N 0221617E 513928N 0220706E 514038N 0220732E 514139N 0220853E 514208N 0221050E 514202N 0221246E 513522N 0223051E 513409N 0223149E 512125N 0223129E 512026N 0223048E 511942N 0222929E 511752N 0222039E	FL 315 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR4H	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512901N 0225838E 514639N 0225919E 514720N 0221400E 514343N 0221243E 513929N 0221127E 513331N 0222738E 513248N 0222933E 512901N 0225838E	FL 315 GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR4HZ	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512822N 0230247E 512722N 0230200E 512638N 0230036E 512620N 0225841E 513019N 0222802E 513728N 0220840E 513821N 0220733E 513928N 0220707E 514828N 0221005E 514928N 0221123E 514957N 0221311E 514915N 0230028E 514834N 0230227E 514717N 0230334E 512822N 0230247E	FL 315 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR4P	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520158N 0220557E 520042N 0215741E 520402N 0220031E 520401N 0220752E 520355N 0221553E 520744N 0222133E 520322N 0222439E 520230N 0221906E 520158N 0220557E	FL 95 2000 ft AMSL	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR5					
EPTR5A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 510545N 0205337E 511007N 0210023E 511100N 0210745E 510037N 0210930E 505909N 0205504E 510545N 0205337E	FL 245 GND	RADOM APPROACH 128.675 MHz EN RADOM ZBLIŻANIE 128.675 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR19	Okrąg o promieniu 4 NM i środku w punkcie/ Circle of 4 NM radius centred at point: 525624N 0150148E	FL 145 GND	GIŻYN RADIO 122.400 MHz PL, EN	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. FREQ organizatora lotów./VISIO CONSULTING. Unclassified airspace. FREQ of flights organiser./VISIO CONSULTING.
EPTR19Z	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 525002N 0145826E 525119N 0145437E 525319N 0145159E 525552N 0145046E 525826N 0145115E 530041N 0145317E 530219N 0145637E 530304N 0150049E 530248N 0150503E 530134N 0150850E 525931N 0151136E 525704N 0151249E 525426N 0151223E 525207N 0151017E 525027N 0150653E 524944N 0150246E 525002N 0145826E	FL 145 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR20					
EPTR20A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 540200N 0181640E 540801N 0182754E 535958N 0183128E 535838N 0182330E 540200N 0181640E	4500 ft AMSL GND	PRUSZCZ TOWER 126.505 MHz EN PRUSZCZ WIEŻA 126.505 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./MIL Unclassified airspace./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR20B	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 540801N 0182754E 540943N 0183135E 540842N 0183407E 540802N 0183956E 535958N 0183128E 540801N 0182754E	5500 ft AMSL GND	PRUSZCZ TOWER 126.505 MHz EN PRUSZCZ WIEŻA 126.505 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR20C	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 535958N 0183128E 540802N 0183956E 540725N 0184524E 540838N 0185158E 540159N 0184342E 535958N 0183128E	5500 ft AMSL GND	PRUSZCZ TOWER 126.505 MHz EN PRUSZCZ WIEŻA 126.505 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR20D	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 540910N 0185450E 540838N 0185158E 540159N 0184342E 540320N 0185159E 540900N 0190000E 540910N 0185450E	2000 ft AMSL GND	PRUSZCZ TOWER 126.505 MHz EN PRUSZCZ WIEŻA 126.505 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR21					

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR21A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 542031N 0160459E 543543N 0162644E 543237N 0163243E 543054N 0163851E 542926N 0164009E 541742N 0162301E 541716N 0161211E 542031N 0160459E	FL 95 1800 ft AMSL	DARŁOWO APPROACH 133.005 MHz EN DARŁOWO ZBLIŻANIE 133.005 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	W godzinach pracy służby APP DARŁOWO (patrz: MIL AIP oraz NOTAM) przestrzeń klasy D. W pozostałym czasie - przestrzeń niesklasyfikowana. EN - po uzgodnieniu z wyprzedzeniem 24 HR../MIL During operational hours DARŁOWO APP (see: AIP MIL and NOTAM) Class D airspace. Other times unclassified airspace. EN - after consultation, 24 HR in advance./MIL
EPTR21B	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 542032N 0160459E 542836N 0155804E 544045N 0161657E 543543N 0162644E 542032N 0160459E	5500 ft AMSL GND	DARŁOWO TOWER 129.505 MHz EN DARŁOWO WIEŻA 129.505 MHz PL DARŁOWO APPROACH 133.005 MHz EN DARŁOWO ZBLIŻANIE 133.005 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. MIL ATS pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. EN - po uzgodnieniu z wyprzedzeniem 24 HR./MIL Unclassified airspace. MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures. EN - after consultation, 24 HR in advance./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR21C	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 541742N 0162301E 542926N 0164009E 542702N 0164534E 541827N 0163823E 541742N 0162301E	5500 ft AMSL GND	DARŁOWO TOWER 129.505 MHz EN DARŁOWO WIEŻA 129.505 MHz PL DARŁOWO APPROACH 133.005 MHz EN DARŁOWO ZBLIŻANIE 133.005 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. MIL ATS pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. EN - po uzgodnieniu z wyprzedzeniem 24 HR./MIL Unclassified airspace. MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures. EN - after consultation, 24 HR in advance./MIL
EPTR22					
EPTR22A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 525111N 0181157E 525302N 0181728E 525343N 0182049E 525135N 0183145E 524522N 0182213E 524447N 0181725E 524536N 0181544E 524718N 0181217E 525111N 0181157E	FL 135 GND	Inowrocław APPROACH 119.290 MHz EN Inowrocław ZBLIŻANIE 119.290 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	W godzinach pracy służby APP INOWROCŁAW (patrz MIL AIP Polska oraz NOTAM) przestrzeń klasy D - dla MIL dostępna od wysokości 2000 ft AMSL. W pozostałym czasie – przestrzeń niesklasyfikowana. Patrz: Uwaga 5./MIL During INOWROCŁAW APP services hours (see MIL AIP Poland and NOTAM) airspace class D - for MIL available from 2000 ft AMSL. At other times unclassified airspace. See: Remark 5./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR22AZ	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 524210N 0181739E 524213N 0181627E 524231N 0181515E 524537N 0180852E 524638N 0180802E 525127N 0180737E 525228N 0180805E 525314N 0180911E 525526N 0181543E 525619N 0182006E 525619N 0182131E 525352N 0183409E 525254N 0183538E 525143N 0183612E 525022N 0183544E 524317N 0182452E 524254N 0182343E 524210N 0181739E	FL 135 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR22B	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 525355N 0180000E 525117N 0173807E 524323N 0173849E 524017N 0180000E 525355N 0180000E	1200 ft AMSL GND	Inowrocław APPROACH 119.290 MHz EN Inowrocław ZBLIŻANIE 119.290 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. MIL ATS funkcjonująca na zasadach właściwych jak dla przestrzeni powietrznej klasy D./ MIL Unclassified airspace. TRA is operated by MIL ATS acting in accordance with rules relevant for airspace Class D./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR22C	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 525355N 0180000E 525541N 0181453E 525343N 0182049E 525302N 0181728E 525111N 0181157E 524718N 0181217E 524536N 0181544E 523850N 0181100E 524017N 0180000E 525355N 0180000E	4500 ft AMSL GND	Inowrocław APPROACH 119.290 MHz EN Inowrocław ZBLIŻANIE 119.290 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. W godzinach pracy służby APP INOWROCŁAW (patrz MIL AIP Polska oraz NOTAM) w zakresie 2000 - 4500 ft AMSL przestrzeń klasy D./MIL Unclassified airspace. During INOWROCŁAW APP services hours (see MIL AIP POLAND and NOTAM) FM 2000 to 4500 ft AMSL airspace class D./MIL
EPTR22D	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 525135N 0183145E 525010N 0183930E 524230N 0184350E 523550N 0182745E 523850N 0181100E 524536N 0181544E 524447N 0181725E 524522N 0182213E 525135N 0183145E	4500 ft AMSL GND	Inowrocław APPROACH 119.290 MHz EN Inowrocław ZBLIŻANIE 119.290 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. W godzinach pracy służby APP INOWROCŁAW (patrz MIL AIP Polska oraz NOTAM) w zakresie 2000 - 4500 ft AMSL przestrzeń klasy D./MIL Unclassified airspace. During INOWROCŁAW APP services hours (see MIL AIP POLAND and NOTAM) FM 2000 to 4500 ft AMSL airspace class D./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR22E	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 525010N 0183930E 524755N 0185113E 523259N 0184415E 523550N 0182745E 524230N 0184350E 525010N 0183930E	1200 ft AMSL GND	Inowrocław APPROACH 119.290 MHz EN Inowrocław ZBLIŻANIE 119.290 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	MIL ATS funkcjonująca na zasadach właściwych jak dla przestrzeni powietrznej klasy D./ MIL TRA is operated by MIL ATS acting in accordance with rules relevant for airspace Class D./MIL
EPTR23					
EPTR23A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520509N 0185847E 515857N 0185615E 515722N 0190724E 515524N 0192121E 515512N 0192411E 520222N 0192525E 520509N 0185847E	5500 ft AMSL 2000 ft AMSL	ŁĘCZYCA APPROACH 119.755 MHz EN ŁĘCZYCA ZBLIŻANIE 119.755 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń klasy D./ MIL Class D airspace./MIL
EPTR23B	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 515857N 0185615E 520031N 0184539E 520627N 0184742E 520826N 0185038E 520922N 0185826E 520908N 0190021E 520509N 0185847E 515857N 0185615E	5500 ft AMSL GND	ŁĘCZYCA APPROACH 119.755 MHz EN ŁĘCZYCA ZBLIŻANIE 119.755 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. W godzinach pracy służby APP ŁĘCZYCA (patrz MIL AIP Polska oraz NOTAM) w zakresie 1400 - 5500 ft AMSL przestrzeń klasy D./ MIL Unclassified airspace. During ŁĘCZYCA APP services hours (see MIL AIP POLAND and NOTAM) FM 1400 to 5500 ft AMSL airspace class D./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR23C	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520509N 0185847E 520908N 0190021E 520618N 0192346E 520529N 0192602E 520222N 0192525E 520509N 0185847E	5500 ft AMSL GND	ŁĘCZYCA APPROACH 119.755 MHz EN ŁĘCZYCA ZBLIŻANIE 119.755 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. W godzinach pracy służby APP ŁĘCZYCA (patrz MIL AIP Polska oraz NOTAM) w zakresie 1400 - 5500 ft AMSL przestrzeń klasy D./ MIL Unclassified airspace. During ŁĘCZYCA APP services hours (see MIL AIP POLAND and NOTAM) FM 1400 to 5500 ft AMSL airspace class D./MIL
EPTR23D	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520222N 0192525E 515512N 0192411E 515445N 0193038E 515542N 0193225E 520240N 0193344E 520529N 0192602E 520222N 0192525E	5500 ft AMSL GND	ŁĘCZYCA APPROACH 119.755 MHz EN ŁĘCZYCA ZBLIŻANIE 119.755 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. W godzinach pracy służby APP ŁĘCZYCA (patrz MIL AIP Polska oraz NOTAM) w zakresie 1400 - 5500 ft AMSL przestrzeń klasy D./ MIL Unclassified airspace. During ŁĘCZYCA APP services hours (see MIL AIP POLAND and NOTAM) FM 1400 to 5500 ft AMSL airspace class D./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR23E	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 515857N 0185615E 520031N 0184539E 515814N 0184700E 515537N 0185118E 515437N 0185430E 515234N 0191013E 515524N 0192121E 515722N 0190724E 515857N 0185615E	5500 ft AMSL GND	ŁĘCZYCA APPROACH 119.755 MHz EN ŁĘCZYCA ZBLIŻANIE 119.755 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. W godzinach pracy służby APP ŁĘCZYCA (patrz MIL AIP Polska oraz NOTAM) w zakresie 1400 - 5500 ft AMSL przestrzeń klasy D./ MIL Unclassified airspace. During ŁĘCZYCA APP services hours (see MIL AIP POLAND and NOTAM) FM 1400 to 5500 ft AMSL airspace class D./MIL
EPTR23F	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 520031N 0184539E 520627N 0184742E 520930N 0184844E 521236N 0191413E 515952N 0191911E 515722N 0190724E 515857N 0185615E 520031N 0184539E	FL 195 3500 ft AMSL	ŁĘCZYCA APPROACH 119.755 MHz EN ŁĘCZYCA ZBLIŻANIE 119.755 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR23FZ	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 515447N 0190812E 515445N 0190657E 515627N 0185503E 515807N 0184348E 515840N 0184234E 515932N 0184137E 520034N 0184120E 521030N 0184444E 521125N 0184541E 521157N 0184707E 521514N 0191400E 521509N 0191535E 521434N 0191710E 521342N 0191808E 520006N 0192327E 515908N 0192319E 515814N 0192234E 515734N 0192121E 515447N 0190812E	FL 195 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR24					
EPTR24A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 514504N 0195936E 514233N 0201021E 513459N 0202147E 512956N 0203048E 512638N 0202803E 512236N 0202021E 512536N 0200815E 512857N 0195814E 513245N 0194919E 513824N 0194546E 514504N 0195936E	5500 ft AMSL 2000 ft AMSL	TOMASZÓW APPROACH 130.255 MHz EN TOMASZÓW ZBLIŻANIE 130.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń klasy D./ MIL Class D airspace./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR29Z	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 504711N 0232432E 505059N 0230225E 504956N 0225943E 504232N 0225433E 503552N 0225420E 503446N 0225544E 503005N 0231201E 503018N 0231453E 503813N 0232605E 504542N 0232555E 504711N 0232432E	FL 155 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR30	Okrąg o promieniu 3 NM i środku w punkcie/ Circle of 3 NM radius centred at point: 512523N 0161146E	FL 95 GND	LUBIN RADIO 119.535 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Strefa skoków spadochronowych./ Aeroklub Zagłębia Miedziowego Unclassified airspace. Parachuting area./Zagłębia Miedziowego Aero Club
EPTR31	Okrąg o promieniu 8 km i środku w punkcie/ Circle of 8 km radius centred at point: 513737N 0203205E	6500 ft AMSL GND		Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Loty/skoki spadochronowe. Organizator MIL. FREQ i znak wywoławczy zgodnie z AUP./MIL Unclassified airspace. Flights/parachute jumping. Organised by MIL. FREQ and call sign in accordance with AUP./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR44A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 541600N 0183508E 541524N 0184158E 541506N 0184412E 541013N 0184214E 540802N 0183956E 540842N 0183407E 540943N 0183135E 541600N 0183508E	5500 ft AMSL 2000 ft AMSL	PRUSZCZ TOWER 126.505 MHz EN PRUSZCZ WIEŻA 126.505 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR44B	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 541506N 0184412E 541254N 0185934E 540910N 0185450E 540838N 0185158E 540725N 0184524E 540802N 0183956E 541013N 0184214E 541506N 0184412E	5500 ft AMSL 2000 ft AMSL	PRUSZCZ TOWER 126.505 MHz EN PRUSZCZ WIEŻA 126.505 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR45	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 523453N 0204929E 523657N 0204822E 523839N 0205313E 523448N 0205944E 523141N 0205505E 523453N 0204929E	2000 ft AMSL GND	CHRCYNNO RADIO 122.205 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń klasy G. Strefa skoków spadochronowych i lotów Aeroklubu Warszawskiego. Class G airspace. Parachute jumping and fliying area of Warsaw Aero Club.

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR47	Okrąg o promieniu 3 NM i środku w punkcie/ Circle of 3 NM radius centred at point: 500708N 0203609E	FL 145 GND		Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Strefa skoków spadochronowych. Tel. do organizatora dostępny w AMC Polska./Tandem Polska Unclassified airspace. Parachuting area. Organiser's phone available from AMC Poland./Tandem Polska
EPTR47Z	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 501057N 0202507E 501415N 0203018E 501513N 0203615E 501349N 0204314E 501012N 0204749E 500551N 0204834E 500146N 0204535E 495917N 0203918E 495927N 0203210E 500204N 0202617E 500620N 0202333E 501057N 0202507E	FL 145 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR48					
EPTR48A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 541753N 0185358E 541849N 0184430E 542013N 0184529E 542233N 0184711E 541932N 0185831E 541753N 0185358E	900 ft AMSL GND	PRUSZCZ TOWER 126.505 MHz EN PRUSZCZ WIEŻA 126.505 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR48B	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 542509N 0184750E 542300N 0190000E 541932N 0185831E 542233N 0184711E 542509N 0184750E	900 ft AMSL GND	PRUSZCZ TOWER 126.505 MHz EN PRUSZCZ WIEŻA 126.505 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR48C	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 541254N 0185934E 541735N 0185723E 541753N 0185358E 541932N 0185831E 541750N 0190711E 541254N 0185934E	900 ft AMSL GND	PRUSZCZ TOWER 126.505 MHz EN PRUSZCZ WIEŻA 126.505 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR49	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 511516N 0173920E 512526N 0182347E 512606N 0193716E 510705N 0193843E 510600N 0174209E 511516N 0173920E	FL 425 FL 95		Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń klasy C. Zapewniana służba ACC OAT. Tylko dla lotów specjalnych OAT. Dostępność ograniczona, patrz UWAGA 6./MIL Class C airspace. ACC OAT service provided. For special OAT flights only. Availability limited, see REMARK 6./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR69FZ	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530116N 0155806E 530132N 0155556E 530219N 0155421E 532438N 0153722E 532546N 0153715E 532659N 0153816E 533727N 0160239E 533737N 0160406E 533655N 0161409E 533612N 0161602E 532955N 0162128E 531942N 0162641E 531602N 0163925E 531511N 0164037E 531412N 0164107E 531310N 0164058E 530939N 0163807E 530859N 0163649E 530116N 0155806E	FL 245 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR70					
EPTR70A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 543226N 0173051E 543310N 0175000E 542141N 0175000E 541839N 0172546E 542333N 0172419E 543226N 0173051E	FL 105 2000 ft AMSL	Cewice APPROACH 132.430 MHz EN Cewice ZBLIŻANIE 132.430 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń klasy D. Strefa kolizyjna./MIL Class D airspace. Conflict area./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR70AZ	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 541601N 0172556E 541609N 0172408E 541646N 0172232E 541737N 0172135E 542352N 0171942E 543352N 0172703E 543436N 0172812E 543459N 0172944E 543548N 0175046E 543525N 0175229E 543442N 0175343E 543345N 0175428E 542114N 0175427E 542008N 0175346E 541917N 0175201E 541601N 0172556E	FL 105 FL 95		NIL	Struktura opublikowana jedynie na potrzeby planowania lotów. For flight planning purposes only.
EPTR70B	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 543310N 0175000E 543334N 0180031E 542323N 0180300E 542141N 0175000E 543310N 0175000E	FL 105 2000 ft AMSL	Cewice APPROACH 132.430 MHz EN Cewice ZBLIŻANIE 132.430 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń klasy D. Strefa kolizyjna./MIL Class D airspace. Conflict area./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR173	Okrąg o promieniu 1.6 NM i środku w punkcie/ Circle of 1.6 NM radius centred at point: 521251N 0180551E	1000 ft AMSL GND	Powidz TOWER 119.005 MHz EN Powidz WIEŻA 119.005 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR174	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 492858N 0193342E dalej łuk o promieniu 5 NM i środku w punkcie: then arc of circle of 5 NM radius centred at point: 492627N 0194020E 492435N 0194726E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 492858N 0193342E	FL 95 GND	KRAKÓW INFORMACJA 119.275 MHz PL KRAKÓW INFORMATION 119.275 MHz EN	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń klasy G./ Sky Fun. Class G airspace./ Sky Fun.
EPTR175	Okrąg o promieniu 5 km i środku w punkcie/ Circle of 5 km radius centred at point: 525433N 0230507E	3500 ft AMSL GND		Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Loty bezzałogowych statków powietrznych. Tel. do organizatora dostępny w AMC Polska. Dostępność ograniczona, patrz: Uwaga 13./MIL Unclassified airspace. UAV flights. Organiser's phone available from AMC Poland. Availability limited, see: Remark 13./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR180A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 514541N 0214235E 514326N 0214939E 514847N 0215425E 515018N 0214854E 514817N 0214712E 514541N 0214235E	2500 ft AMSL GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR180B	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 514326N 0214939E 514847N 0215425E 514655N 0220103E 514107N 0215634E 514326N 0214939E	2500 ft AMSL GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR180C	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 514655N 0220103E 514107N 0215634E 513859N 0220254E 514506N 0220741E 514655N 0220103E	2500 ft AMSL GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR180D	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513717N 0220805E 513859N 0220254E 514506N 0220741E 514340N 0221254E 513717N 0220805E	2500 ft AMSL GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR180E	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513717N 0220805E 514340N 0221254E 514154N 0221914E 513516N 0221420E 513717N 0220805E	2500 ft AMSL GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR181					
EPTR181A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513509N 0213716E 513204N 0213351E 512933N 0213746E 513358N 0214105E 513509N 0213716E	4500 ft AMSL GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR181B	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512933N 0213746E 513358N 0214105E 513246N 0214456E 512748N 0214131E 512821N 0213944E 512933N 0213746E	4500 ft AMSL GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR181C	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513246N 0214456E 512748N 0214131E 512639N 0214519E 513144N 0214818E 513246N 0214456E	4500 ft AMSL GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki Frequency/Call sign/ Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi / Podmiot uprawniony posiadający priorytet do rezerwacji danej strefy Remarks / Authorized entity having priority to reserve a given area.
1	2	3	4	5	6
EPTR181D	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512639N 0214519E 513144N 0214818E 513021N 0215241E 512457N 0215100E 512639N 0214519E	4500 ft AMSL GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR182					
EPTR182A	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 513233N 0220841E 513613N 0221124E 513516N 0221420E 514154N 0221914E 513933N 0222747E 512655N 0222728E 513233N 0220841E	2000 ft AMSL GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR182B	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 512215N 0215952E 512642N 0220434E 513233N 0220841E 512655N 0222728E 512200N 0222720E 512005N 0221809E 511918N 0220935E 512215N 0215952E	2000 ft AMSL GND	DĘBLIN APPROACH 128.255 MHz EN DĘBLIN ZBLIŻANIE 128.255 MHz PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL
EPTR183	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 534849N 0192806E 534600N 0185646E 535121N 0185123E 535238N 0190704E 535417N 0193031E 534849N 0192806E	2000 ft AMSL GND	MALBORK TOWER 123.005 MHz EN MALBORK WIEŻA 123.005 MHz PL MALBORK TOWER 234.050 MHz (UHF) EN MALBORK WIEŻA 234.050 MHz (UHF) PL	Zgodnie z AUP In accordance with AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana./ MIL Unclassified airspace./MIL

ENR 5.3.2 INNE POTENCJALNE ZAGROŻENIA

ENR 5.3.2 OTHER POTENTIAL HAZARDS

1 STREFY ZAGROŻENIA WYBUCHEM NAD TŁOCZNIAMI GAZU / WĘZŁAMI GAZU I DZIAŁA PRZECIWGRADOWE

1 EXPLOSION RISK ZONES OVER GAS COMPRESSION STATIONS / GAS DISTRIBUTION NODES AND ANTI-HAIL CANNONS

STREFY ZAGROŻENIA WYBUCHEM NAD TŁOCZNIAMI GAZU / WĘZŁAMI GAZU

EXPLOSION RISK ZONES OVER GAS COMPRESSION STATIONS / GAS DISTRIBUTION NODES

Położenie Location	Numer identyfikacyjny Identification number	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość strefy AMSL (ft) Area altitude AMSL (ft)	Promień strefy (m) Area radius (m)
1	2	3	4	5	6
Strachocina	03509-2022-01	493704N	0220430E	1900	1000
Maćkowice	01481-2011-19	495139N	0224232E	2600	1000
Mirocin	01481-2011-16	500042N	0223352E	2200	1000
Pogórska Wola	01481-2011-17	500047N	0210733E	2600	1000
Jarosław II	01481-2012-25	500126N	0223901E	2200	1000
Jarosław	01481-2011-15	500127N	0223904E	2500	1000
Kędzierzyn	03504-2022-01	502053E	0181512E	2500	1000
Jeleniów	01481-2011-22	511321N	0151549E	2100	1000
Wronów	01481-2011-14	512742N	0220302E	2300	1000
Wierzchowice	02193-2012-01	512834N	0171819E	2500	1000
Odolanów	03503-2022-01	513519N	0173913E	3675	1000
Odolanów	02193-2012-02	513521N	0173858E	3700	1000
Sękocin Nowy	01481-2015-50	520716N	0205330E	1800	70
Hołowczyce II	01481-2012-24	521659N	0230010E	4300	1000
Hołowczyce I	01481-2011-13	521705N	0225956E	2800	1000
Rembelszczyzna	01481-2011-12	522207N	0210135E	2100	1000
Szamotuły	02070-2011-05	523357N	0163331E	1300	1000
Gustorzyn	03510-2022-02	523912N	0185302E	991	1000
Gustorzyn	03510-2022-01	523914N	0185326E	1000	1000
Włocławek	02070-2011-04	524423N	0185714E	1200	1000
Ciechanów	02070-2011-03	525527N	0203314E	1400	1000
Zambrów	02070-2011-02	525619N	0221051E	1400	1000
Kondratki	02070-2011-01	530106N	0235342E	1500	1000
Goleniów	01481-2011-11	533240N	0145524E	1980	1000
Płoty	03562-2023-01	534848.30N	0151127.10E	552	9
Świnoujście	01481-2015-51	535451N	0141752E	1800	1000
Konarzewo	03536-2022-01	540509N	0150759E	576	310

DZIAŁA PRZECIWGRADOWE

ANTI-HAIL CANNONS

Położenie Location	Numer identyfikacyjny Identification number	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość strefy AMSL (ft) Area altitude AMSL (ft)	Promień strefy (m) Area radius (m)
1	2	3	4	5	6
Olchowiec	03937-2025-01	502212.32N	0225954.43E	7219	500
Olchowiec	03937-2025-02	502225.78N	0230029.94	7214	500

2 UŻYCIE LASERA LUB ŚWIATŁA Z INNYCH ŹRÓDEŁ W STREFACH PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

2.1. Szczegółowe warunki użycia lasera lub światła z innych źródeł w strefach, tryb wydawania zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł oraz sposób naniesienia na mapę ww. stref przestrzeni powietrznej określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Ministra Obrony Narodowej z dnia 3 sierpnia 2020 r. w sprawie użycia lasera lub światła z innych źródeł w strefach przestrzeni powietrznej.

2.2. Strefy określa się wokół lotnisk, dla których zapewnia się służbę kontroli lotniska (TWR) albo lotniskową służbę informacji powietrznej (AFIS) oraz w przypadku lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych, dla których zapewnia się służbę ruchu lotniczego. W strefach tych na użycie lasera lub światła z innych źródeł wymagane jest uzyskanie zgody od właściwej terytorialnie instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego (ATS).

2.2.1. **Strefa dla laserów i świateł z reflektorów poszukiwawczych** – przestrzeń powietrzna w bezpośrednim otoczeniu lotniska w promieniu 5600 m (3 NM) od punktu odniesienia lotniska i ograniczona płaszczyznami bocznymi położonymi w odległości 18500 m (10 NM) wzdłuż linii centralnej przyrządowej drogi lub dróg startowych we wszystkich kierunkach oraz 500 m (1600 ft) po obu jej lub ich stronach, z uwzględnieniem podejścia do lądowania z przesunięciem w taki sposób, że linia kursu radiolatarni kierunku przecina przedłużoną oś centralną drogi startowej pod kątem nieprzekraczającym 5° w każdą stronę osi centralnej drogi startowej.

2.2.2. **Strefa dla lampionów i balonów z diodami LED** – przestrzeń powietrzna w bezpośrednim otoczeniu lotniska w promieniu 18500 m (10 NM) od punktu odniesienia lotniska.

2.2.3. **Strefa dla ogni sztucznych** – przestrzeń powietrzna w bezpośrednim otoczeniu lotniska w promieniu 9250 m (5 NM) od punktu odniesienia lotniska.

3. W przypadku lotnisk niekontrolowanych, dla których nie zapewnia się lotniskowej służby informacji powietrznej (AFIS – Aerodrome Flight Information Service) uzyskanie zgody na użycie lasera lub światła z innych źródeł od instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego wymagane jest w bezpośrednim otoczeniu lotniska w promieniu 3700 m (2 NM) od punktu odniesienia lotniska.

4. Na wniosek podmiotu leczniczego dla lądowisk przyszpitalnych wpisanych do ewidencji lądowisk może być opublikowana strefa obejmującą przestrzeń powietrzną w bezpośrednim otoczeniu lądowiska w promieniu 1850 m (1 NM) od punktu odniesienia lądowiska.

5. Wykaz lotnisk, dla których określono ww. strefy znajduje się poniżej:

2 USE OF LASERS OR OTHER LIGHT SOURCES WITHIN AIRSPACE AREAS

2.1. Detailed conditions of the use of lasers or other light sources within airspace areas, procedures for giving permission for the use of lasers or other light sources and the manner in which the above mentioned areas are plotted on a map are specified in the Ordinance of the Minister of Infrastructure and Minister of National Defence of 3 August 2020 on the use of lasers or other light sources within airspace areas.

2.2. The areas are designated around aerodromes provided with aerodrome control service (TWR) or aerodrome flight information service (AFIS) and those entered in the register of military aerodromes and airfields for which air traffic service is provided. The use of lasers or other light sources within those areas requires permission to be obtained from a territorially competent ATS provider.

2.2.1. **Area for lasers and searchlights** – airspace in the immediate vicinity of an aerodrome within a 5600 m (3 NM) radius from the aerodrome reference point and limited by lateral surfaces located over a distance of 18500 m (10 NM) along the centre line of an instrument RWY or RWYs in all directions and 500 m (1600 ft) either side of said centre line, taking into account those off-set approach paths where the ILS localizer course intersects the extended RWY at an angle not greater than 5° either side of the said centre line.

2.2.2. **Area for sky lanterns and LED balloons** – airspace in the immediate vicinity of an aerodrome within a 18500 m (10 NM) radius from the aerodrome reference point.

2.2.3. **Area for firework displays** – airspace in the immediate vicinity of an aerodrome within a 9250 m (5 NM) radius from the aerodrome reference point.

3. For uncontrolled aerodromes, for which no Aerodrome Flight Information Service (AFIS) is provided, the permission from the ATS provider for the use of lasers or other light sources is required in the immediate vicinity of the aerodrome, within a radius of 3700 m (2 NM) from the Aerodrome Reference Point.

4. Upon application by a health-care institution, an area covering airspace in the immediate vicinity of a landing site within a 1850 m (1 NM) radius from the landing site reference point may be published for hospital landing sites entered into the register of airfields.

5. List of aerodromes for which the above mentioned areas have been designated:

Lp. No	Lotnisko Aerodrome	Służba ATS ATS	Instytucja zapewniająca służbę ATS ATS provider	Uwagi Remarks
1	EPBA	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
2	EPBC	AFIS	Centrum Usług Logistycznych "Lotnisko Warszawa-Babice"	W godzinach opublikowanych w AIP VFR - AD 4./ During the times published in AIP VFR - AD 4.
3	EPBK	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
4	EPBY	TWR	PAŻP / PANSA	NIL
		AFIS	Port Lotniczy Bydgoszcz	Poza godzinami pracy TWR EPBY./ Outside the operating hours of EPBY TWR.
5	EPCD	FIS	PAŻP / PANSA	NIL

6	EPCE	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
7	EPDA	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
8	EPDE	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
9	EPEL	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
10	EPGD	TWR	PAŻP / PANSA	NIL
11	EPGI	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
12	EPGL	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
13	EPIN	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
14	EPIR	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
15	EPJG	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
16	EPJS	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
17	EPKA	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
18	EPKE	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
19	EPKG	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
20	EPKH	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
21	EPKK	TWR	PAŻP / PANSA	NIL
22	EPKM	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
23	EPKP	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
24	EPKR	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
25	EPKS	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
26	EPKT	TWR	PAŻP / PANSA	NIL
27	EPKW	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
28	EPLB	TWR	PAŻP / PANSA	NIL
29	EPLK	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
30	EPLL	TWR	PAŻP / PANSA	NIL
31	EPLR	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
32	EPLS	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
33	EPLU	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
34	EPLY	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
35	EPMB	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL

36	EPMI	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
37	EPML	AFIS	Lotnisko Mielec Sp. z o.o./ Aerodrome Mielec Sp. z o.o	W godzinach opublikowanych w AIP VFR - AD 4./ During the times published in AIP VFR - AD 4.
38	EPMM	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
39	EPMO	TWR	PAŻP / PANSA	NIL
40	EPMR	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
41	EPNL	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
42	EPNT	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
43	EPOD	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
44	EPOK	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
45	EPOM	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
46	EPOP	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
47	EPPB	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
48	EPPG	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
49	EPPK	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
50	EPPL	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
51	EPPO	TWR	PAŻP / PANSA	NIL
52	EPPR	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
52	EPPT	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
54	EPPW	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
55	EPRA	TWR	PAŻP / PANSA	NIL
56	EPRG	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
57	EPRJ	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
58	EPRP	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
59	EPRU	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
60	EPRZ	TWR	PAŻP / PANSA	NIL
61	EPSA	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
62	EPSC	TWR	PAŻP / PANSA	NIL
63	EPSD	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
64	EPSK	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
65	EPSN	MIL TWR	SSRL SZ RP/ Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces	NIL
66	EPST	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
67	EPSU	FIS	PAŻP / PANSA	NIL
68	EPSW	FIS	PAŻP / PANSA	NIL

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

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

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

E-mail: asm1@pansa.pl (preferowany)
Faks: +48-22-574-5769, +48-81-452-5769, +48-22-574-5713, +48-81-452-5713.

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

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

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

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

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

E-mail: asm1@pansa.pl (preferred)
Fax: +48-22-574-5769, +48-81-452-5769, +48-22-574-5713, +48-81-452-5713.

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

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

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

Lp. Area	Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Czas aktywności Activity time	Uwagi/Użytkownik/ Rodzaj aktywności Remarks/Operator/Activity type
1	2	3	4	5	6
158	**TRZĘSACZ**	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 540233N 0144814E 540603N 0150431E 540536N 0150450E 540205N 0144826E 540233N 0144814E	700 ft AMSL GND	SR-SS	Paralotniowe loty swobodne wzdłuż klifu. Free-flight paragliding along shore cliff.
159	**DĘBINA**	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 543458N 0165153E 543943N 0170326E 544020N 0170244E 543533N 0165107E 543458N 0165153E	700 ft AMSL GND	SR-SS	Paralotniowe loty swobodne wzdłuż klifu. Free-flight paragliding along shore cliff.
160	**CHŁAPOWO**	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 545012N 0182015E 544802N 0182520E 544748N 0182438E 544948N 0181945E 545012N 0182015E	700 ft AMSL GND	SR-SS	Paralotniowe loty swobodne wzdłuż klifu. Free-flight paragliding along shore cliff.
161	**GDYNIA ORŁOWO**	Okrąg o promieniu 1 NM i środku w punkcie/ Circle of 1 NM radius centred at point: 542845N 0183349E	700 ft AMSL GND	SR-SS	Paralotniowe loty swobodne wzdłuż klifu./ Wymagana zgoda ATC - patrz punkt 1.2. Free-flight paragliding along shore cliff./ATC permission is required - see point 1.2.
162	**DEBRZNO**	Okrąg o promieniu 1 NM i środku w punkcie/ Circle of 1 NM radius centred at point: 533131N 0171530E	6000 ft AMSL GND	SR-SS	Paralotniowe loty swobodne ze startem za wyciągarką oraz loty motoparalotni i paralotni z napędem. Free-flight paragliding from a winch launch, powered paragliders and paramotor trikes.
163	**NOWE NAD WISŁĄ**	Okrąg o promieniu 1 NM i środku w punkcie/ Circle of 1 NM radius centred at point: 533909N 0184407E	6000 ft AMSL GND	SR-SS	Paralotniowe loty swobodne ze startem za wyciągarką oraz loty motoparalotni i paralotni z napędem. Free-flight paragliding from a winch launch, powered paragliders and paramotor trikes.

Lp. Area	Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Czas aktywności Activity time	Uwagi/Użytkownik/ Rodzaj aktywności Remarks/Operator/Activity type
1	2	3	4	5	6
178	**ROZTOKI**	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 491007N 0221423E 491229N 0221525E 491332N 0222136E 490930N 0223323E 490519N 0224430E 490351N 0224111E 490605N 0223631E 490545N 0223228E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/ then along FIR EPWW boundary to the point: 491007N 0221423E	6000 ft AMSL GND	01 APR - 31 OCT: SR-SS	Paralotniowe loty swobodne. Free-flight paragliding.
179	**WINNICA EMITEL**	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 495000N 0221411E 494934N 0221944E 494812N 0222031E 494624N 0221305E 495000N 0221411E	3000 ft AMSL GND	SR-SS	Loty motoparalotni i paralotni z napędem. Powered paragliders and paramotor trikes.
180	**NOWA SARZYNA**	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 502207N 0221907E 502324N 0222135E 501955N 0222910E 501641N 0222357E 501911N 0221919E 502207N 0221907E	2000 ft AMSL GND	SR-SS	Loty motoparalotni i paralotni z napędem. Powered paragliders and paramotor trikes.
181	**BOGUSZÓW - GORCE**	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 504502N 0160802E 505041N 0161747E 504805N 0162445E 503944N 0162233E 504020N 0161400E 503926N 0161255E 504010N 0161135E 504502N 0160802E	6000 ft AMSL GND	SR-SS	Paralotniowe loty swobodne. Obejmuje startowiska: Dzikowiec, Andrzejówka, Grzmiąca, Chełmiec i Mieroszów. Z wyłączeniem przestrzeni nad miastami - patrz pkt.1.3. Free-flight paragliding. Including take-off sites: Dzikowiec, Andrzejówka, Grzmiąca, Chełmiec and Mieroszów. Excluding airspace over cities - see point 1.3

Lp. Area	Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe Vertical limits	Czas aktywności Activity time	Uwagi/Użytkownik/ Rodzaj aktywności Remarks/Operator/Activity type
1	2	3	4	5	6
182	**DZIKIE ŻÓŁTKI**	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 531202N 0225548E 531154N 0230121E 531019N 0230351E 530855N 0230338E 530952N 0225534E 531202N 0225548E	6000 ft AMSL GND	01 APR - 31 OCT: SR-SS	Paralotniowe loty swobodne. Obejmuje startowiska: Złotoria i Dzikie Żółtki. Free-flight paragliding. Including take-off sites: Złotoria and Dzikie Żółtki.
183	**GRĘZÓWKA**	Okrąg o promieniu 1 NM i środku w punkcie/ Circle of 1 NM radius centred at point: 515941N 0221920E	3000 ft AMSL GND	SR-SS	Loty motoparalotni i paralotni z napędem oraz modele latające zdalnie sterowane. Powered paragliders and paramotor trikes and remotely piloted flying models.
184	**PRZEMYŚL**	Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 494838N 0224245E 495022N 0224531E 494925N 0225138E 494658N 0225240E 494256N 0224455E 494838N 0224245E	3000 ft AMSL GND	SR-SS	Loty motoparalotni i paralotni z napędem. Z wyłączeniem przestrzeni nad miastami - patrz pkt.1.3. Powered paragliders and paramotor trikes. Excluding airspace over cities - see point 1.3.
185	**BOROWA OLEŚNICKA**	Okrąg o promieniu 1 NM i środku w punkcie/ Circle of 1 NM radius centred at point: 511125N 0171750E	4000 ft AMSL GND	SR-SS	Paralotniowe loty swobodne ze startem za wyciągarką. Free-flight paragliding from a winch launch.
186	**DALKÓW**	Okrąg o promieniu 4 km i środku w punkcie/ Circle of 4 km radius centred at point: 513706N 0194011E	5500 ft AMSL GND	SR-SS	Paralotniowe loty swobodne ze startem za wyciągarką oraz loty motoparalotni i paralotni z napędem. Free-flight paragliding from a winch launch, powered paragliders and paramotor trikes.
187	**MACHOWINKO**	Okrąg o promieniu 1 NM i środku w punkcie/ Circle of 1 NM radius centred at point: 543631N 0165859E	1000 ft AMSL GND	SR-SS	Paralotniowe loty swobodne. Słowiński Klub Paralotniowy. Free-flight paragliding. Słowiński Paraglider Club.

Uwagi
Wymagana zgoda ATC: loty w wydzielonych rejonach z przestrzeni kontrolowanej odbywają się zgodnie z zasadami opisanymi we właściwych porozumieniach o współpracy pomiędzy organem ATC a użytkownikiem.

Remarks
ATC permission is required: flights within the designated areas of controlled airspace shall be conducted in accordance with the provisions specified in appropriate agreements on cooperation between the ATC unit and the user.

ENR 6 MAPY TRASOWE

ENR 6 EN-ROUTE CHARTS

Charts	*Pages*
ENROUTE CHART - ICAO RNAV ROUTES	ENR 6.1 - 1
BALTIC FRA SIGNIFICANT POINTS WITHIN WARSZAWA FIR	ENR 6.1 - 3
BALTIC FRA BOUNDARY WITHIN WARSZAWA FIR	ENR 6.1 - 5
BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR (FL95 - FL115)	ENR 6.1 - 7
BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR (FL115 - FL135)	ENR 6.1 - 9
BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR (FL135 - FL145)	ENR 6.1 - 11
BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR (FL145 - FL195)	ENR 6.1 - 13
BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR (FL195 - FL245)	ENR 6.1 - 15
BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR (FL245 - FL285)	ENR 6.1 - 17
BALTIC FRA WITHIN WARSZAWA FIR (FL285 - FL660)	ENR 6.1 - 19
ACC SECTORS - RNAV ROUTES	ENR 6.2 - 1
AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA BYDGOSZCZ	ENR 6.2 - 3
AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA GDAŃSK	ENR 6.2 - 5
AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA KRAKÓW	ENR 6.2 - 7
AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA LUBLIN	ENR 6.2 - 9
AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA POZNAŃ	ENR 6.2 - 11
AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA RADOM	ENR 6.2 - 13
AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA RZESZÓW	ENR 6.2 - 15
AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA SZCZECIN	ENR 6.2 - 17
AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA OLSZTYN	ENR 6.2 - 19
AREA CHART - ICAO (TRANSIT ROUTES) TMA WARSZAWA	ENR 6.2 - 21
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO (TMA GDAŃSK)	ENR 6.3.1 - 1
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO (TMA KRAKÓW)	ENR 6.3.2 - 1
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO (TMA POZNAŃ)	ENR 6.3.3 - 1
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO (MTMA RADOM)	ENR 6.3.4 - 1
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO (TMA RZESZÓW)	ENR 6.3.5 - 1
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO (TMA WARSZAWA)	ENR 6.3.6 - 1
PROHIBITED AREAS	ENR 6.4 - 1
RESTRICTED AREAS	ENR 6.4 - 3
DANGER AREAS	ENR 6.4 - 5
TEMPORARY SEGREGATED AREAS (TSAs)	ENR 6.5 - 1
TEMPORARY RESERVED AREAS (TRAs)	ENR 6.5 - 3

Charts	*Pages*
MILITARY ROUTES (MRT)	ENR 6.5 - 5
IMWM LIGHT RADIOSONDE BALLOONS	ENR 6.6 - 1
MILITARY LIGHT RADIOSONDE BALLOONS	ENR 6.6 - 3
FUEL DROPPING AREAS	ENR 6.6 - 5
AREAS OF AERIAL ACTIVITIES - AEROPLANE, GLIDER, BALLOON FLIGHTS, PARACHUTE JUMPING	ENR 6.7 - 1
AREAS OF AERIAL ACTIVITIES - PARAGLIDER OR POWERED PARAGLIDING FLIGHTS	ENR 6.7 - 3

LAMBERT CONFORMAL CONIC PROJECTION
STANDARD PARALLELS 49°20'N and 54°40'N
ISOGONIC INFORMATION 2025

ENROUTE CHART - ICAO RNAV ROUTES

1 : 1 000 000

15 MAY 2025
AIRAC AMDT 05/25

Correction: FREQ changed, Isogonic line update for 2025.

Consult AIP POLAND and NOTAM for latest information which may affect this chart.

LEGEND

- Flight Information Region boundary (FIR)
- Terminal control area boundary (TMA)
  Military terminal control area boundary (MTMA)
- Control zone boundary (CTR)
  Military control zone boundary (MCTR)
- Boundary of responsibility BTN EAST & WEST in Kraków UTMA
- Isogonic line
- Airway:
  - permanent
  - conditional
- Route designator
  Distance in nautical miles between reporting points
  Magnetic track
  Upper route limit
  Lower route limit
- Caution: All airways within EPWW FIR between FL95 and FL660 are class C airspace.
- Holding 1,5 min.:
  between FL195 and FL340 IAS MAX 280 kt
  between FL350 and FL460 IAS MAX M 0.83
- Area: R - restricted, D - danger, P - prohibited
  Area descriptor
  Upper limit
  Lower limit
- Air defence identification zone (ADIZ)
- Aerodrome
- Reporting point - compulsory
- Reporting point - on request
- Distance measuring equipment (DME)
- Collocated VOR (or DVOR) and DME radio navigation aids
- Area Minimum Altitude (AMA)
  Example: 2 700 feet - 27

* see AIP POLAND, ENR 3
[1] excluding Bydgoszcz TMA, Gdańsk LTMA, Poznań TMA, Olsztyn TMA
[2] excluding POZNAŃ/Ławica CTR, POZNAŃ/Krzesiny MCTR
[3] excluding Radom TMA
[4] excluding Hertingsdorf CTR
[5] excluding active Łódź TMA
[6] excluding active Dęblin MCTR
[7] excluding Białowieża town

ATC SERVICE	FREQUENCY MHz	
	LOW FL365 FL95	HIGH FL660 FL365
WARSZAWA ACC Warszawa Radar (Warszawa Control[1])		
Sector B	127.025	133.180
Sector C	133.475	128.765
Sector D	134.205	128.765
Sector E	120.950	132.700
Sector F	129.075	133.180
Sector G	124.505	133.180
Sector N	127.450	130.625
Sector T	134.875	128.765
	LOW FL100 FL95	MID FL365 FL245	HIGH FL660 FL365
Sector J	130.875	124.625	132.700
Sector R	134.175	127.660	132.700
Emergency FREQ	243.000		
WARSZAWA APP Warszawa Approach	125.055 128.805 129.380 135.930		
OKĘCIE TWR Okęcie Delivery Okęcie Ground Okęcie Tower	121.605 121.905 118.305		
WARSZAWA ATIS ARR	120.455		
WARSZAWA ATIS DEP	123.430		
WARSZAWA VOLMET	127.600		
MODLIN TWR Modlin Delivery Modlin Tower	119.680 123.930		
MODLIN ATIS	136.555		
BYDGOSZCZ TWR Bydgoszcz Tower	131.005		
BYDGOSZCZ ATIS	129.330		
GDAŃSK APP Gdańsk Approach	127.280 133.660		
GDAŃSK TWR Gdańsk Delivery Gdańsk Tower	131.330 118.105		
GDAŃSK ATIS	129.630		
KATOWICE TWR Katowice Ground Katowice Tower	121.805 129.255		
KATOWICE ATIS	120.230		
KRAKÓW APP Kraków Approach	121.075 126.530 126.975 135.405		
KRAKÓW TWR Kraków Delivery Kraków Ground Kraków Tower	121.980 118.105 123.255		
KRAKÓW ATIS	126.130		
LUBLIN TWR Lublin Tower	136.430		
ŁÓDŹ TWR Łódź Tower	124.230		
ŁÓDŹ ATIS	135.680		
MAZURY TWR Mazury Tower	118.030		
POZNAŃ APP Poznań Approach	123.040 128.925		
POZNAŃ TWR Poznań Delivery Poznań Ground Poznań Tower	121.805 124.140 119.980		
POZNAŃ ATIS	124.705		
MIL RADOM PAR Radom Precision	129.000		
MIL RADOM APP Radom Approach	128.675		
MIL RADOM GROUND Radom Ground	121.750		
MIL RADOM TWR Radom Tower	118.430		
CIV RADOM TWR Radom Tower	118.430		
RZESZÓW TWR Rzeszow Ground Rzeszow Tower	121.805 126.805		
RZESZÓW ATIS	124.955		
SZCZECIN TWR Szczecin Tower	121.255		
SZCZECIN ATIS	132.130		
WROCŁAW TWR Wrocław Ground Wrocław Tower	121.805 120.255		
WROCŁAW ATIS	124.330		
ZIELONA GÓRA TWR Zielona Góra Tower	118.755		

[1] Used in case if non-radar control is provided only

ATC SERVICE	FREQUENCY MHz
CEWICE PAR Cewice Precision	121.180
CEWICE APP Cewice Approach	132.430
CEWICE TWR Cewice Tower	126.755
CEWICE ATIS	128.040
DARŁOWO APP Darłowo Approach	133.005
DARŁOWO TWR Darłowo Tower	129.505
DARŁOWO ATIS	123.840
DĘBLIN PAR Dęblin Precision	118.830
DĘBLIN APP Dęblin Approach	128.255
DĘBLIN TWR Dęblin Delivery Dęblin Ground Dęblin Tower	121.750 121.730 122.755
DĘBLIN ATIS	140.350
INOWROCŁAW PAR Inowrocław Precision	133.005
INOWROCŁAW APP Inowrocław Approach	119.290
INOWROCŁAW TWR Inowrocław Tower	120.030
INOWROCŁAW ATIS	134.660
KRZESINY PAR Krzesiny Precision	120.755
KRZESINY TWR Krzesiny Tower	121.030
Krzesiny Ground	121.750
KRZESINY ATIS	123.910
ŁASK APP Łask Approach	125.355, 379.350 (UHF)
ŁASK TWR Łask Tower	133.080, 232.125 (UHF)
ŁASK ATIS	126.385
ŁĘCZYCA PAR Łęczyca Precision	123.580
ŁĘCZYCA APP Łęczyca Approach	119.755
ŁĘCZYCA TWR Łęczyca Tower	128.210
ŁĘCZYCA ATIS	126.440
MALBORK PAR Malbork Precision	118.180, 379.325 (UHF)
MALBORK APP Malbork Approach	125.205, 240.550 (UHF)
MALBORK TWR Malbork Tower	123.005, 234.050 (UHF)
MALBORK ATIS	139.900
MIROSŁAWIEC PAR Mirosławiec Precision	118.580, 279.150 (UHF)
MIROSŁAWIEC APP Mirosławiec Approach	126.580, 234.875 (UHF)
MIROSŁAWIEC TWR Mirosławiec Tower	128.480, 264.875 (UHF)
MIŃSK PAR Mińsk Precision	126.915, 343.550 (UHF)
MIŃSK APP Mińsk Approach	120.780, 278.575 (UHF)
MIŃSK TWR Mińsk Tower	135.430, 279.075 (UHF)
MIŃSK ATIS	138.250
OKSYWIE PAR Oksywie Precision	120.755, 232.150 (UHF)
OKSYWIE APP Oksywie Approach	134.005, 278.150 (UHF)
OKSYWIE TWR Oksywie Tower	119.855, 369.350 (UHF)
OKSYWIE ATIS	125.780
PRUSZCZ TWR Pruszcz Tower	126.505
PRUSZCZ ATIS	134.910
POWIDZ PAR Powidz Precision	132.430
POWIDZ APP Powidz Approach	129.680
POWIDZ TWR Powidz Tower	119.005
POWIDZ ATIS	127.380
ŚWIDWIN PAR Świdwin Precision	119.660, 234.800 (UHF)
ŚWIDWIN APP Świdwin Approach	125.180, 278.975 (UHF)
ŚWIDWIN TWR Świdwin Tower	127.505, 233.975 (UHF)
ŚWIDWIN ATIS	138.850
TOMASZÓW PAR Tomaszów Precision	120.755
TOMASZÓW APP Tomaszów Approach	130.255
TOMASZÓW TWR Tomaszów Tower	125.030
TOMASZÓW ATIS	127.885

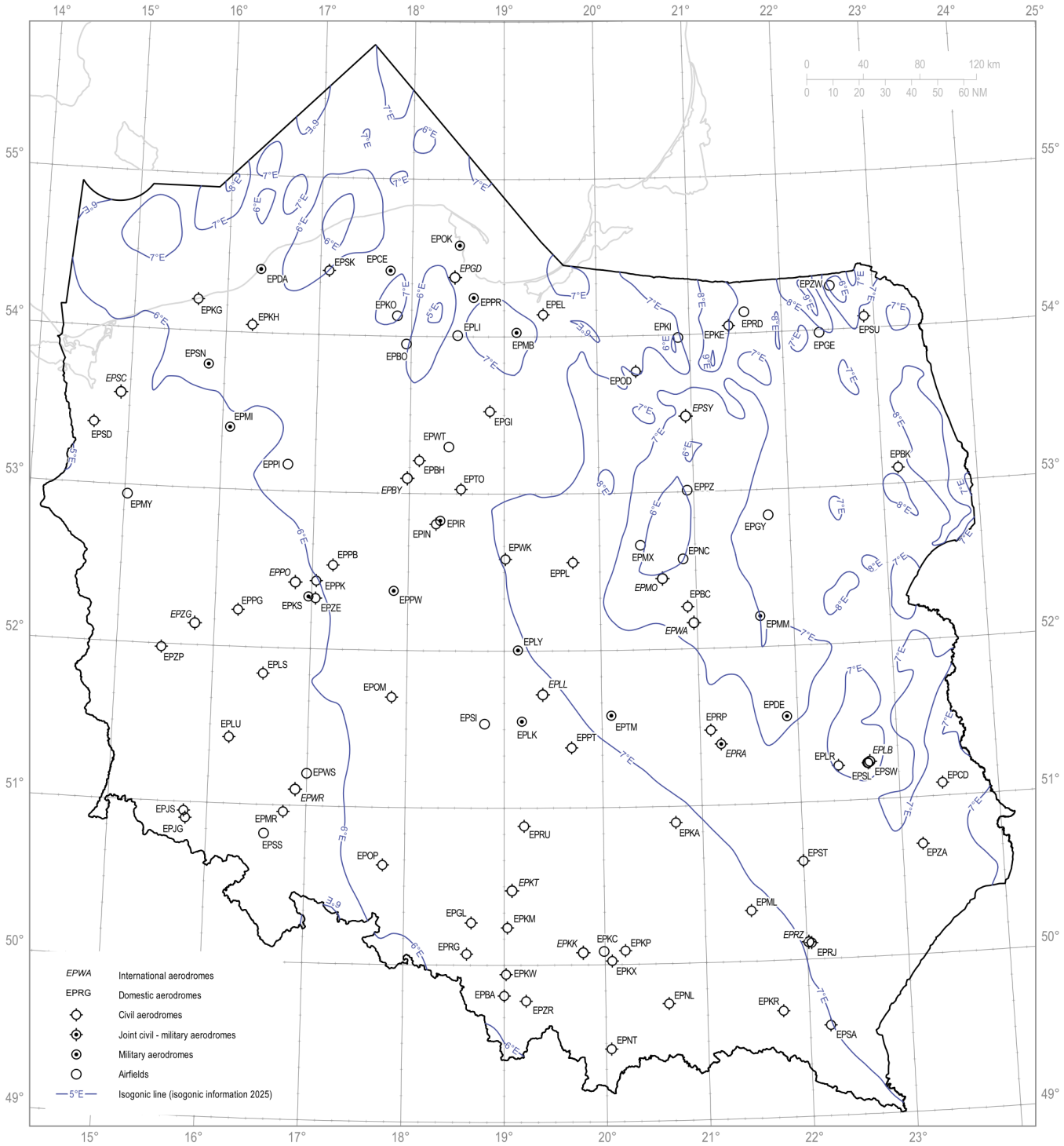
TABLE OF CRUISING LEVELS					
Magnetic track					
from 0° to 179°			from 180° to 359°		
Flight level	altitude		Flight level	altitude	
	metres	feet		metres	feet
30	900	3000	040	1200	4000
50	1500	5000	060	1850	6000
70	2150	7000	080	2450	8000
90	2750	9000	100	3050	10000
110	3350	11000	120	3650	12000
130	3950	13000	140	4250	14000
150	4550	15000	160	4900	16000
170	5200	17000	180	5500	18000
190	5800	19000	200	6100	20000
210	6400	21000	220	6700	22000
230	7000	23000	240	7300	24000
250	7600	25000	260	7900	26000
270	8250	27000	280	8550	28000
290	8850	29000	300	9150	30000
310	9450	31000	320	9750	32000
330	10050	33000	340	10350	34000
350	10650	35000	360	10950	36000
370	11300	37000	380	11600	38000
390	11900	39000	400	12200	40000
410	12500	41000			
450	13700	45000	430	13100	43000
490	14950	48000	470	14350	47000
			510	15550	51000
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

Altitude measured with barometric altimeter set on standard atmospheric pressure 1013,2 hPa.

10 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 NAUTICAL MILES
20 0 20 40 60 80 100 120 140 160 180 200 220 240 260 KILOMETRES

ALL RIGHTS RESERVED, COPYRIGHT © POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY.

LOTNISKA / LĄDOWISKA / LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW
AERODROMES / AIRFIELDS / HELIPORTS



OPIS SPRAW DOTYCZĄCYCH ZWOLNIEŃ, ODSTĘPSTW, PRZYPADKÓW RÓWNOWAŻNEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA, SPECJALNYCH WARUNKÓW, W TYM OGRANICZEŃ W ODNIESIENIU DO KORZYSTANIA Z LOTNISKA

A DESCRIPTION OF CASES INVOLVING EXEMPTIONS, DEROGATIONS, CASES OF EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY, SPECIAL CONDITIONS, INCLUDING LIMITATIONS WITH REGARD TO THE USE OF THE AERODROME

	EPBY – LOTNISKO BYDGOSZCZ RÓŻNICE:	**EPBY – BYDGOSZCZ AERODROME DIFFERENCES:**
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	**SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.M.750 (c)(d)	Brak wymaganego poziomu oświetlenia APN 2. Powodem są ograniczenia wynikające z zastosowanych powierzchni ograniczających wysokość. Zainstalowanie masztów może spowodować większe zagrożenie niż ich brak. Budowa nowych masztów oświetleniowych byłaby równoważna z powstaniem nowych przeszkód lotniczych, co jest niezgodne z CS ADR-DSN.J.480.	Lack of required level of lighting on APN 2. The reasons are the limitations resulting from the used obstacle limitation surfaces. Installation of masts may cause greater risk than the lack of them. Construction of new lighting masts would be equivalent to creation of new aerodrome obstacles, which would not conform with CS ADR-DSN.J.480.
CS ADR-DSN.T.915 (g)	Lokalizacja ILS GP w pasie drogi startowej i jego brak łamliwości były wyznaczone na długo przed wprowadzeniem wymagań UE. Dodatkowo Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przedstawiła opinię, że w celu prawidłowego działania ILS GP musi stać w tym miejscu i nie istnieje możliwość jego przeniesienia.	The ILS GP siting within the runway strip and its lack of frangibility have been designated long before the introduction of EU requirements. Moreover, the Polish Air Navigation Services Agency provided an opinion that for proper serviceability the ILS GP has to be situated at this site and it is not possible to be moved.
CS ADR-DSN.M.630 (c)(1)(i)	Na podejściu THR 26 używane są światła błyskowe, które nie są wymagane przy zainstalowanym świetlnym systemie precyzyjnego podejścia kategorii I typu Calvert.	Flashing lights are used on THR 26 approach area which are not required when precision approach lighting Calvert type system CAT I is installed.
CS ADR-DSN.B.165 (a)(b)(2) **CS ADR-DSN.T.915 (c)(1)(i)**	W pasie drogi startowej, po obu jej stronach i na obu kierunkach możliwość wystąpienia instalacji czasowej w postaci systemu awaryjnego hamowania dedykowanego dla wojskowych statków powietrznych typu F-16. Dopuszcza się możliwość operacji lotniczych statków cywilnych po demontażu liny, która jest integralną częścią systemu awaryjnego hamowania.	On the runway strip, on both sides and in both directions, a temporary installation may occur in the form of an emergency braking system dedicated to F-16 military aircraft. Civil aircraft are allowed to operate after dismantling the cable which is an integral part of the emergency braking system.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	**DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.B.065 (c)(1)	Na RWY 26/08 na 400. metrze od THR 08 nie jest spełniony wymóg promienia krzywizny dla cyfry kodu 4.	The requirement for the radius of curvature for code 4 number on RWY 26/08 along the 400th metre from THR 08 is not met.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2034	DAAD expiry date: 31.12.2034
CS ADR-DSN.B.080 (b)(1)	Nie jest spełniony warunek minimalnego nachylenia poprzecznego 1%. Średnie nachylenie poprzeczne wynosi ok. 0,8%.	The requirement for minimum RWY transverse slope of 1% is not met. The average transverse slope shall be 0.8%.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2034	DAAD expiry date: 31.12.2034
CS ADR-DSN.B.165 (c)	Obiekty takie jak pokrywy od studni czy fundamenty od lamp i znaków nie mają odpowiednich profili pod nawierzchnią darniową wymaganych przez CS.	Objects such as well lids or foundations for lamps and signs are not appropriately profiled under the grass surface, which is required by CS.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2034	DAAD expiry date: 31.12.2034
CS ADR-DSN.N.795 (a-c)	Brak oznakowania pionowego identyfikacji stanowiska postojowego na trzech stanowiskach APN 1, na trzech stanowiskach APN 2 oraz na czterech stanowiskach APN 4. Ze względu na układ infrastruktury na pozostałych stanowiskach możliwe jest zastosowanie tylko oznakowania poziomego.	Lack of aircraft stand identification signs on three aicraft stands on APN 1, on three aircraft stands on APN 2 and on four aircraft stands on APN 4. Due to the layout of the infrastructure on the remaining aircraft stands only markings may be used.
	Każde stanowisko postojowe posiada odpowiednie oznakowanie poziome identyfikacji stanowiska postojowego spełniające wymagania CS ADR-DSN.N.795(b-c). Dodatkowo za każdym razem, gdy jest wykonywana operacja wkołowania statku powietrznego na stanowisko, przydzielana jest asysta FOLLOW ME.	Every aircraft stand is equipped with appropriate aircraft stand identification marking which complies with CS ADR-DSN.N.795 (b-c). Additionally, each time the taxiing-in is carried out into the aircraft stand, the FOLLOW ME assistance is assigned.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2034	DAAD expiry date: 31.12.2034

CS ADR-DSN.E.360 (a)(b)	Nie wykonano pomiarów geodezyjnych dotyczących nachylenia stanowisk postojowych zlokalizowanych wzdłuż TWY E. Po opadach deszczu na stanowiskach, głównie na wjeździe na nie, występują zastoiska wody.	No survey has been carried out related to slopes of aircraft stands located along TWY E. After a rainfall, puddles of water appear on the aircraft stands, mainly on their entries.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2039	DAAD expiry date: 31.12.2039
CS ADR-DSN.T.905 (b)	Lokalizacja strażnicy Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej nie spełnia wymogu w zakresie minimalnej liczby zakrętów jak i bezpośredniego dostępu do drogi startowej.	Location of the rescue and firefighting service watchtower does not meet the requirement with regard to minimum number of turns as well as availability to the runway.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032	DAAD expiry date: 31.12.2032
CS ADR-DSN.M.745 (b)(1)(i)	Na TWY A brakuje świateł WIG-WAG.	Lack of WIG-WAG lights on TWY A.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023	DAAD expiry date: 31.12.2023

	EPGD – LOTNISKO GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY RÓŻNICE:	EPGD – GDAŃSK LECH WALESA AERODROME DIFFERENCES:
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	**SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN-T.915 (g)	Kontener ILS-GP został usytuowany w pasie drogi startowej przez PAŻP. Lokalizacja kontenera uwarunkowana jest wymogami technicznymi urządzenia. Kontener posiada oznakowanie graficzne (pasy białe i czerwone) i świetlne.	The ILS-GP transmitter housing was situated within the runway strip by PANSA. The siting of the structure is subject to its technical requirements, however it is not frangible. The ILS-GP transmitter housing has marking patterns (white and red bands) and lighting.
ADR-DSN-L.597 (c)(2)(3)	Oznakowanie drogi serwisowej na płycie postojowej powinno być linią ciągłą na krawędziach, ciągłą lub przerywaną w środku oraz mieć co najmniej 10 cm szerokości.	Service road markings on APN shall be made with double line on the edges, double or broken line in the centre and shall be at least 10 cm wide.
	Krawędź drogi serwisowej na płycie postojowej przecinająca drogę kołowania lub drogę kołowania na stanowisko postojowe statku powietrznego jest przerywana poprzecznie wzdłuż skrzyżowania tzw. DOUBLE DASH LINE. Paski mają długość 1,0 m, a ich szerokość jest równa szerokości ciągłej części oznakowania.	The edge of the service road on APN crossing TWY or TWY to the aircraft stand is dashed transversely along the intersection with a double dash line. Strips are 1.0 m long and their widths are equal to the width of the continuous part of markings.
CS ADR-DSN.N.785 (b)(7)	Znak startu ze skrzyżowania powinien być zlokalizowany po lewej stronie drogi kołowania prowadzącej do drogi startowej.	An intersection take-off sign should be located at the left-hand side of the entry taxiway.
	Z uwagi na zagęszczenie infrastruktury podziemnej po lewej stronie TWY B, C znaki startu ze skrzyżowania zostały zainstalowane po prawej stronie.	Due to a dense underground infrastructure at the left-hand side of TWYs B, C, the intersection take-off sign have been installed at the left-hand side.
CS ADR-DSN.K.500 (b)(1)(i)	Lampa sygnałowa powinna mieć możliwość wysyłania sygnałów świetlnych w kolorze czerwonym, zielonym i białym oraz skierowania ręcznego na dowolny cel, jaki jest wymagany.	A signalling lamp should be capable of producing red, green and white signals, and of being aimed manually at any target as required.
	Budynek hangaru zasłania TWR EPGD widoczność na odcinek pola manewrowego. W związku z powyższym nie ma możliwości wysłania sygnału świetlnego w pełnym obszarze pola manewrowego.	The hangar blocks a portion of the manoeuvring area from the sight of EPGD TWR. This is why light signals cannot be emitted within the whole manoeuvring area.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	**DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
CS ADR.DSN.M.735 (a)(1)	W miejscach pośredniego oczekiwania na drogach kołowania wykorzystywanych w warunkach LVP przy RVR poniżej 350 m. TWY L, R, M nie są wyposażone w światła pośredniego miejsca oczekiwania.	At the intermediate holding positions on TWYs used during LVP in RVR conditions of less than 350 m. TWYs L, R, M are not equipped with intermediate holding position lights.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032	DAAD expiry date: 31.12.2032
CS ADR-DSN.M.710 (b)(2)	Brak świateł osiowych na TWY L, R, M wykorzystywanych w warunkach RVR poniżej 350 m i w nocy.	No centre line lights provided on TWYs L, R, M used in RVR conditions of less than 350 m and at night.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032	DAAD expiry date: 31.12.2032
CS ADR-DSN.T.915 (g)	Zbiorniki retencyjne zlewni znajdują się pod ziemią, natomiast tablice TZ-3 i TZ-4 zawierające elementy sterownicze pompy mają zbyt dużą wysokość i są konstrukcją niełamliwą. Lokalizacja zlewni wynika z ograniczeń lokalizacyjnych lotniska oraz umiejscowienia naturalnych odbiorników wodnych.	The storm-water retention tanks are located below ground level. The electrical boards containing the pump controls are to high and not frangible. The location of the tanks results from the location limitations of the aerodrome and the location of natural water reservoirs.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2036	DAAD expiry date: 31.12.2036
CS ADR-DSN.Q.845 (b)(1)	Radar TSR jest przeszkodą lotniczą, a jego oznakowanie nie spełnia wymogów oznakowania kolorami.	TSR radar is an aeronautical obstacle and its markings do not conform to the requirements of colour markings.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2037	DAAD expiry date: 31.12.2037
	ODSTĘPSTWA ZZ (ZARZĄDZANIE ZMIANĄ W CELU DOSTOSOWANIA DO PRZEPISÓW)	**EXEMPTIONS FROM CHANGE MANAGEMENT (ZZ) IN ORDER TO COMPLY WITH THE REGULATIONS**
CS ADR-DSN.M.745 (b)(4)	Dostosowanie do wymagań opraw WIG-WAG na poprzeczce w układzie A i B na TWY: A2, J.	Adaptation to the requirements of the WIG-WAG luminaires on the crossbar in A and B configuration on TWY: A2, J.

	EPKK – LOTNISKO KRAKÓW - BALICE RÓŻNICE:	EPKK – KRAKÓW - BALICE AERODROME DIFFERENCES:
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	**SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.Q.850 (d)	Pojazdy Służby Ochrony Lotniska posiadają oświetlenie przeszkodowe niskiej intensywności typu C koloru żółtego. Kolor niebieski jest zarezerwowany dla pojazdów uprzywilejowanych zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym art. 66 ust. 4 pkt 3.	Aerodrome Security Service vehicles have yellow low-intensity obstacle lights, Type C. The blue colour is reserved for emergency vehicles in accordance with the Law of 20 June 1997 on road traffic, article 66 (4) item 3.
CS ADR-DSN.M.705 (a)(b) (c)	Jako zabezpieczenie przerwanego startu (SWY) dla RWY 07 wykorzystywany jest odcinek drogi startowej za przesuniętym progiem 25, o długości 238 m. Odcinek ten nie posiada oświetlenia światłami stałymi koloru czerwonego, ponieważ w tej strefie istnieją światła krawędzi drogi startowej koloru żółtego.	A 238 m long RWY portion before displaced THR 25 is used as a SWY for RWY 07. This portion is not provided with fixed red lights because yellow RWY edge lights are present in this area.
CS ADR-DSN.L.595	Brak wymalowanej linii bezpieczeństwa końca skrzydeł dla stanowisk postojowych nr 1R, 1L, 2, 3R, 3L, 4R, 4L, 5, 6, 7 i 8.	No safety line securing a wing tip on apron stands No 1R, 1L, 2, 3R, 3L, 4R, 4L, 5, 6, 7 and 8.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	**DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.B.065 (c)	W czterech punktach na RWY 07/25, na 990., 1560., 1890. i 2310. metrze, nie jest spełniony wymóg minimalnego promienia krzywizny dla cyfry kodu 4.	Four locations on RWY 07/25 (at a distance of 990 m, 1560 m, 1890 m and 2310 m from THR 07) do not meet the requirement for the minimum radius of curvature for code number 4.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025	DAAD expiry date: 31.12.2025
CS ADR-DSN.B.075 (a)	Na RWY 07/25 na 990. metrze, występuje odcinek, w którym odległość pomiędzy sąsiednimi krzywiznami jest mniejsza niż wymagana dla cyfry kodu 4.	The distance between two successive curves on a portion of RWY 07/25 located 990 m from THR 07 does not meet the requirements for code number 4.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025	DAAD expiry date: 31.12.2025
CS ADR-DSN.B.080 (b)	Droga startowa posiada jednostronny spadek poprzeczny.	The RWY has a transverse slope on one side.
←	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025	DAAD expiry date: 31.12.2025
CS ADR-DSN.B.165 (c)	W pasie drogi startowej występują obiekty (fundamenty pomocy nawigacyjnych, studnie itp.) posiadające ukryte pod nawierzchnią trawiastą płaszczyzny pionowe	The RWY strip includes objects (foundations of navigational aids, wells etc.) having vertical planes under grass surface.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025	DAAD expiry date: 31.12.2025
CS ADR-DSN.T.915 (d)	Na granicy obszaru 240 x 60 m za progiem RWY 07, w obniżeniu terenu, znajduje się kontener urządzenia ILS oraz fragment ogrodzenia lotniska.	An ILS transmitter housing and a portion of the aerodrome fence are located on the boundary of a 240 m x 60 m area before THR 07 in a depression.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025	DAAD expiry date: 31.12.2025
CS ADR-DSN.B.180 (b)(c)	W pasie drogi startowej (w części trawiastej), występują lokalnie niewielkie obszary, gdzie nachylenie podłużne przekracza wymagane przez CS.	The RWY strip (grass portion) includes small areas with longitudinal slopes greater than required by the CS.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025	DAAD expiry date: 31.12.2025
CS ADR-DSN.B.185 (a)(b)	W pasie drogi startowej (w części trawiastej), występują lokalnie niewielkie obszary, gdzie nachylenie poprzeczne przekracza wymagane przez CS.	The RWY strip (grass portion) includes small areas with transverse slopes greater than required by the CS.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025	DAAD expiry date: 31.12.2025
CS ADR-DSN.B.190 (a)	W pasie drogi startowej (w części trawiastej), występują lokalnie niewielkie obszary o obniżonej nośności.	The RWY strip (grass portion) includes small areas with reduced load-bearing capacity.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025	DAAD expiry date: 31.12.2025
CS ADR-DSN.D.270 (b)	Na drodze kołowania TWY C nie jest spełniony wymóg minimalnego promienia krzywizny dla liter kodu C, D, E.	TWY C does not meet the requirement for the minimum radius of curvature for code letters C, D, E.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12. 2035	DAAD expiry date: 31.12. 2035
CS ADR-DSN.E.360 (b)	Na stanowiskach postojowych nr 1 – 11 nie jest spełniony wymóg dotyczący nachylenia nawierzchni.	Aircraft stands numbered 1 – 11 do not meet the requirement for the maximum slope.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12. 2035	DAAD expiry date: 31.12. 2035

CS ADR-DSN.M.635 (b)	Częstotliwość świateł błyskowych świetlnego systemu podejścia do lądowania RWY 25 nie spełnia wymagań częstotliwości błysków 2 Hz. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025	The flashing rate of RWY 25 precision approach lighting system is not compliant with the requirements for flashing rate (2 Hz). DAAD expiry date: 31.12.2025

	EPKT – LOTNISKO KATOWICE - PYRZOWICE RÓŻNICE:	EPKT – KATOWICE - PYRZOWICE AERODROME DIFFERENCES:
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	**SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.M.705 (a)(b)	SWY nie posiada świateł koloru czerwonego, ponieważ w tej strefie zamontowano światła koloru żółtego.	The SWY is not provided with fixed red lights because yellow RWY edge lights are present in this area.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	**DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.M.710 (a)	Brak świateł linii środkowej dla dróg kołowania TWY: H2, B, E3, E2, E1 oraz na odcinkach: od poprzeczki zatrzymania na TWY L w stronę H2 oraz od poprzeczki zatrzymania TWY N w stronę H2.	Centre line lights are not provided on TWYs: H2, B, E3, E2, E1 and on the sections from: stop bars on TWY L to TWY H2 and from stop bars on TWY N to TWY H2.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2031	DAAD expiry date: 31.12.2031
CS ADR-DSN.M.715 (b)(1) (ii) (b)(3) (d)(2)	Światła linii środkowej dróg kołowania przeznaczonych do użytkowania w warunkach RVR poniżej 350 m zainstalowane są w odległościach większych niż opisane w specyfikacjach certyfikacyjnych. Nie zachowane są zarówno odległości na odcinkach prostych oraz za łukami.	The lights of the centre line of the taxiway intended for use in RVR conditions of less than 350 m are installed in spacing greater than described in the certification specification. No adequate spacing on the straight sections and after the curves is kept.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032	DAAD expiry date: 31.12.2032
CS ADR-DSN.T.905 (b)	Brak bezpośredniego dostępu do drogi startowej dla pojazdów ratowniczo-gaśniczych.	No direct access to the runway by firefighting vehicles.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR-DSN.T.915 (g)	W pasie drogi startowej w odległości 120 m od linii środkowej RWY znajduje się kontener ILS GP oraz szafki elektryczne nie spełniające wymogów łamliwości.	The ILS GP transmitter housing and electric boxes located within the RWY strip 120 m from the RWY centre line do not comply with the frangibility requirements.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2033	DAAD expiry date: 31.12.2033
CS ADR-DSN.H.420 (d)	Wysokość odniesienia lotniska dla powierzchni poziomej wewnętrznej została ustalona na podstawie średniej wartości punktów wzniesienia niwelety drogi startowej (wysokości AMSL dla progów drogi startowej).	The aerodrome reference height for the internal horizontal surface was established on the basis of the mean value of the elevation points of the runway (AMSL heights for runway thresholds).
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2024	DAAD expiry date: 31.12.2024

	EPLB – LOTNISKO LUBLIN RÓŻNICE:	EPLB – LUBLIN AERODROME DIFFERENCES:
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	**SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.Q.850 (b)	Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, art. 66 ust. 4 pkt 3. – *zabrania się umieszczania w pojeździe lub na nim urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego, wysyłających sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł […].*	In accordance with the Polish Law of 20 June 1997 on road traffic, article 66 (4) item 3 – *It is forbidden to display, in and on a vehicle, devices emitting blue or red light that are obligatory equipment of an emergency vehicle [...].*
	Zgodnie z art. 53 ww. ustawy pojazdy SOL nie należą do grupy pojazdów uprzywilejowanych, w związku z czym wyposażone są w światła ostrzegawcze koloru żółtego.	In accordance with article 53 of the above mentioned Law, Aerodrome Security Service vehicles do not belong to the group of emergency vehicles and therefore they are equipped with yellow warning lights.
CS ADR-DSN.T.915 (g)	W odległości 121 m od osi RWY (niewyrównana część pasa RWY) znajduje się zespół anten ILS GP wraz z kontenerem zawierającym urządzenia niezbędne do działania systemu, a także skrzynka złączy kablowych zasilających tą instalację. Zarówno skrzynka elektryczna jak i kontener oraz jego zawartość nie są obiektami łamliwymi, jednak ich obecność w tej lokalizacji jest niezbędna dla działania systemu ILS CAT II zainstalowanego na lotnisku. Lokalizacja elementów systemu została zaplanowana zgodnie z obowiązującymi w trakcie prac projektowych przepisami ICAO, w miejscu najbardziej dogodnym z punktu widzenia operacyjnego a także planowanego dalszego rozwoju lotniska.	A group of ILS GP antennas, ILS GP transmitter housing and a box containing cable connectors supplying electricity to the installation are located at a distance of 121 m from the RWY centre line (non-graded RWY portion). Both the box and the housing with its content are not frangible but their presence in that location is necessary for the proper functioning of the ILS CAT II system installed at the aerodrome. The elements were laid out at the operationally most convenient location and considering further development of the aerodrome, in accordance with ICAO regulations applicable when the aerodrome was being designed.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	**DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.Q.850 (a) **CS ADR-DSN.Q.850 (c)**	Zarządzający PL Lublin nie posiada dokumentacji potwierdzającej, że światła ostrzegawcze są zgodne z wymaganiami zawartymi w Tabeli Q-2.	The Administration of Lublin Airport has no documents confirming that the obstacle lights conform to the specifications in Table Q-2.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2026	DAAD expiry date: 31.12.2026
CS ADR-DSN.M.750 (b)	Na APN 2 wykorzystywanej w warunkach nocnych oraz LVP nie jest zainstalowane stałe oświetlenie płyty postojowej.	APN 2 used at night and during LVPs is not equipped with apron lights.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 30.12.2026	DAAD expiry date: 30.12.2026
CS ADR-DSN.M.075 (a)(1)	Na lotnisku Lublin zastosowana odległość pomiędzy zmianami nachyleń podłużnych na drodze startowej nie jest wystarczająca dla spełnienia wymogów specyfikacji certyfikacyjnej.	At Lublin aerodrome, the used distance between longitudinal slope changes on RWY is not sufficient to meet the requirements of certification specifications.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2036	DAAD expiry date: 31.12.2036
CS ADR-DSN.D.270 (b)(1)	Na płytowej TWY B zastosowany stopień zmiany nachylenia podłużnego TWY przekracza wymagane w specyfikacji wartości.	The longitudinal slope changes on apron TWY B exceed the values required by the specification.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2036	DAAD expiry date: 31.12.2036
CS ADR-DSN.S.890 (b)(e)	Na lotnisku Lublin system monitorowania oświetlenia nawigacyjnego dla świateł krawędziowych RWY oraz świateł końca RWY sygnalizuje służbom ruchu lotniczego, że poziom niezawodności elementu spadł poniżej minimalnego poziomu niezawodności określonego w tabeli S-1.	The navigation lighting monitoring system for RWY edge lights and RWY end lights at Lublin aerodrome indicates to ATS that the serviceability level of the element has fallen below a minimum serviceability level specified in Table S-1.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030

	EPLL – LOTNISKO ŁÓDŹ RÓŻNICE:	EPLL – ŁÓDŹ AERODROME DIFFERENCES:
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	**SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS**
CS ADR.DSN.T.915 (g)	Brak spełnienia kryterium łamliwości przez kontener instalacji systemu ILS usytuowany na niewyrównanej części RWY.	Failure to meet the frangibility requirement by the ILS transmitter housing situated on non-graded RWY portion.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	**DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
CS ADR.DSN.B.165 (c)	Występują ukryte powierzchnie pionowe usytuowane na wyrównanej części pasa drogi startowej. Obiekty takie jak pokrywy studni czy fundamenty lamp i znaków nie mają odpowiednich profili pod nawierzchnią darniową, wymaganych przez CS.	Hidden vertical surfaces are situated on graded portion of the RWY strip. Objects such as well lids or lamps foundations and signs are not appropriately profiled under the grass surface, which is required by CS.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2031	DAAD expiry date: 31.12.2031
CS ADR.DSN.B.180 (b)(1)	Nachylenie podłużne pasa drogi startowej. Brak wykonanych pomiarów geodezyjnych potwierdzających zgodność podłużnych nachyleń z wymogiem.	Longitudinal slopes on RWY strip. No geodetic surveys confirming the compliance of longitudinal slopes with the requirement.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 30.09.2028	DAAD expiry date: 30.09.2028
CS ADR.DSN.B.185 (a)(1) (b)	Nachylenie poprzeczne pasa drogi startowej. Brak wykonanych pomiarów geodezyjnych potwierdzających zgodność poprzecznych nachyleń z wymogiem.	Transverse slopes of RWY strip. No geodetic surveys confirming the compliance of transverse slopes with the requirement.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 30.09.2028	DAAD expiry date: 30.09.2028
CS ADR.DSN.B.060 (b)(1) (c)(1)	Nachylenie podłużne drogi startowej. Brak danych pomiarów geodezyjnych dla głównej drogi startowej.	Longitudinal slope on RWY. No geodetic surveys for main RWY.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR.DSN.B.065 (b)(1) (c)(1)	Zmiany nachylenia podłużnego drogi startowej. Brak danych pomiarów geodezyjnych dla głównej drogi startowej.	Longitudinal slope changes on RWY. No geodetic surveys for main RWY.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR.DSN.B.075 (a)(1) (b)	Odległość pomiędzy zmianami nachylenia na drodze startowej. Brak danych pomiarów geodezyjnych dla głównej drogi startowej.	Distance between slope changes on RWY. No geodetic surveys for main RWY.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR.DSN.B.080 (b)(1)	Nachylenia poprzeczne drogi startowej. Brak danych pomiarów geodezyjnych dla GDS.	Transverse slopes on RWYs. No geodetic surveys for main RWY.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR.DSN.D.270 (b)(1)	Zmiany nachyleń podłużnych drogi kołowania. Brak danych pomiarów geodezyjnych dla TWY A, płytowej TWY.	Longitudinal slope changes on taxiway. No geodetic surveys for TWY A, apron TWY.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR-DSN.D.265 (b)(2)	Nachylenia podłużne drogi kołowania. Brak danych pomiarów geodezyjnych dla TWY B.	Longitudinal slope on TWY. No geodetic surveys for TWY B.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR.DSN.D.270 (b)(2)	Zmiany nachyleń podłużnych drogi kołowania. Brak danych pomiarów geodezyjnych dla TWY B.	Longitudinal slope changes on taxiway. No geodetic surveys for TWY B.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR.DSN.E.360 (b)	Nachylenie na płycie postojowej. Stanowiska postojowe. Brak danych pomiarów geodezyjnych dla stanowisk postojowych na APN.	Slope on apron. Aircraft stands. No geodetic surveys for aircraft stands on APN.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR.DSN.E.345	Zapewnienie płyt postojowych. Zapewnić i dostosować obszar przy FUEL STATION przy TWY B do wymagań określonych dla płyt postojowych - technicznych i operacyjnych.	Provision of APNs. The area near FUEL STATION next to TWY B shall be provided and adjusted to the requirements specified for APNs - technical and operational.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2028	DAAD expiry date: 31.12.2028
CS ADR.DSN.E.360 (b)	Nachylenie na płycie postojowej. Stanowiska postojowe. Brak danych dla APN FUEL STATION.	Slope on APN. Aircraft stands. No data for APN FUEL STATION.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2028	DAAD expiry date: 31.12.2028

CS ADR-DSN.B.095 (b)	Płaszczyzny do zawracania na drodze startowej. Brak zapewnienia płaszczyzny do zawracania na głównej RWY dla referencyjnego statku powietrznego kodu D.	RWY turn pads. No RWY turn pads at the end of primary RWY not available for Code D aircraft.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2031	DAAD expiry date: 31.12.2031
CS ADR-DSN.B.100	Nachylenia na płaszczyźnie do zawracania na drodze startowej. Brak zapewnienia płaszczyzny do zawracania na głównej RWY dla referencyjnego statku powietrznego kodu D.	Slope on RWY turn pads. No RWY turn pads at the end of primary RWY not available for Code D aircraft.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2031	DAAD expiry date: 31.12.2031
CS ADR-DSN.B.105	Nośność płaszczyzny do zawracania na drodze startowej. Brak zapewnienia płaszczyzny do zawracania na głównej RWY dla referencyjnego statku powietrznego kodu D.	RWY turn pad strength. RWY turn pads at the end of primary RWY not available for Code D aircraft.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2031	DAAD expiry date: 31.12.2031
CS ADR-DSN.B.110	Powierzchnia płaszczyzny do zawracania na drodze startowej. Brak zapewnienia płaszczyzny do zawracania na głównej RWY dla referencyjnego statku powietrznego kodu D.	RWY turn pad surface. RWY turn pads at the end of primary RWY not available for Code D aircraft.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2031	DAAD expiry date: 31.12.2031
CS ADR-DSN.B.115	Szerokość pobocza płaszczyzny do zawracania na drodze startowej. Brak zapewnienia płaszczyzny na głównej RWY dla referencyjnego statku powietrznego kodu D.	Width of RWY turn pad shoulders. RWY turn pads at the end of primary RWY not available for Code D aircraft.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2031	DAAD expiry date: 31.12.2031
CS ADR-DSN.B.120	Nośność pobocza płaszczyzny do zawracania na drodze startowej. Brak zapewnienia płaszczyzny do zawracania na głównej RWY dla referencyjnego statku powietrznego kodu D.	Strength of RWY turn pad shoulders. RWY turn pads at the end of primary RWY not available for Code D aircraft.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2031	DAAD expiry date: 31.12.2031
CS ADR-DSN.L.565	Oznakowanie płaszczyzny do zawracania na drodze startowej. Brak zapewnienia płaszczyzny do zawracania głównej RWY dla referencyjnego statku powietrznego kodu D.	Marking of RWY turn pads. RWY turn pads at the end of primary RWY not available for Code D aircraft.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2031	DAAD expiry date: 31.12.2031
CS ADR.DSN.H.425 (a)	**ODSTĘPSTWA ELOS (PRZEPISY, DLA KTÓRYCH ZOSTAŁ ZAAKCEPTOWANY RÓWNOWAŻNY POZIOM BEZPIECZEŃSTWA)**	**ELOS (EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY) EXEMPTIONS**
	Powierzchnia podejścia. Naruszenie powierzchni podejścia na kierunku 25. Poruszające się drogą serwisową pojazdy stanowią przeszkody.	Approach surface. Infringement of RWY 25 approach surface. Vehicles moving on the service road are obstacles.

	EPMO – LOTNISKO WARSZAWA/Modlin RÓŻNICE:	EPMO – WARSZAWA/Modlin AERODROME DIFFERENCES:
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	**SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN-T.915 (g)	Lotnisko WARSZAWA/Modlin posiada usytuowany w pasie drogi startowej kontener ILS GP na konstrukcji niełamliwej, usytuowany tak nisko jak to jest możliwe.	WARSZAWA/Modlin aerodrome has an ILS transmitter housing situated within the runway strip on construction which is not frangible and it is situated as low as possible.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	**DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.B.165 (c)	W wyrównanej części pasa drogi startowej znajdują się ukryte powierzchnie pionowe bez wykonanych nachyleń.	Within graded RWY portion, buried vertical surfaces without slopes have been situated.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.B.190 (a)	Stwierdzono brak spełnienia wymagań dotyczących nośności.	Lack of fulfilling bearing strength requirements has been identified.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2031	DAAD expiry date: 31.12.2031
CS ADR-DSN.C.235	Brak dokumentacji potwierdzającej spełnienie wymagań w zakresie nośności stref bezpieczeństwa końca drogi startowej (RESA).	Lack of documentation confirming meeting the requirements in respect of bearing strength of RWY end safety areas (RESA).
	Termin wygaśnięcia DAAD: 29.10.2027	DAAD expiry date: 29.10.2027
CS ADR-DSN.D.290 (a)	Na TWY A2, A3, E, S występują lokalne nierówności nawierzchni.	There are local surface irregularities on TWYs A2, A3, E, S.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.10.2029	DAAD expiry date: 31.10.2029
CS ADR-DSN.E.360 (b)	Stanowiska nr 4, 5, 7, 11, 13 znajdujące się na APN 1 nie spełniają wymagania odnośnie nachylenia.	Stands No. 4, 5, 7, 11, 13 on APN 1 do not meet the requirement in respect of slopes.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2026	DAAD expiry date: 31.12.2026
CS ADR-DSN.M.730 (a) ADR-DSN.M.745 (a)(b)(c)(d)	Na TWY D i TWY E brak poprzeczek zatrzymania przed RWY oraz świateł ochronnych, oznakowanie poziome miejsca oczekiwania przed RWY zostało wykonane zgodnie z wymaganiami.	Lack of RWY stop bars and RWY guard lights on TWY D and TWY E, markings of RWY holding position have been made in accordance with the requirements.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.N.750 (a)(b)	Na APN SW (odizolowanym stanowisku postoju statku powietrznego) brak oświetlenia stacjonarnego.	On APN SW (isolated aircraft parking position) there is no stationary lighting.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2031	DAAD expiry date: 31.12.2031
CS ADR-DSN.M.775 (c)(1)	Na terenie lotniska są zlokalizowane znaki pionowe niespełniające przepisów dotyczących łamliwości w obrębie: RWY – 4 szt., TWY A1 – 2 szt., TWY B – 1 szt., TWY S – 2 szt., TWY D – 5 szt.	There are signs located within the aerodrome area not conforming to the regulations concerning frangibility in the vicinity of: RWY – 4, TWY A1 – 2, TWY B – 1, TWY S – 2, TWY D – 5.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.N.775 (c)(5)	Na terenie lotniska są zlokalizowane znaki pionowe niepodświetlane: w obrębie pasów: RWY – 4 szt., TWY A1 – 2 szt., TWY B – 1 szt., TWY S – 2 szt., TWY D – 5 szt., w obrębie APN 1 – 13 szt.	There are signs located within the aerodrome area which are not illuminated: within the strips of: RWY – 4, TWY A1 – 2, TWY B – 1, TWY S – 2, TWY D – 5, within APN 1 – 13.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.N.780 (b)(1)	Pionowy znak identyfikacji drogi startowej po lewej stronie miejsca oczekiwania przed drogą startową zainstalowany jest w odległości przekraczającej dopuszczalną.	RWY identification sign left of RWY holding position is installed within a distance which exceeds the permissible limit.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR-DSN.T.905 (b)	Brak bezpośredniego dostępu do drogi startowej dla pojazdów ratowniczo-gaśniczych.	No direct access to RWY is provided for fire fighting vehicles.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2026	DAAD expiry date: 31.12.2026
CS ADR-DSN.M.720 (a)(1)(b)(2)	Brak rozmieszczonych w równych odstępach podłużnych nie większych niż 60 m świateł krawędziowych na zachodnim odcinku TWY E od SW (brak dwóch szt. lamp krawędziowych).	No edge lights in the western portion of TWY E from SW (lack of two edge lamps) spaced at longitudinal intervals not greater than 60 m.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR-DSN.M.710 (b)(1)(c)(2) (c)(3)	Na TWY A1, A2, A3, B, C, E, APN 1 brak świateł linii środkowej drogi kołowania.	No TWY centre line lights provided on TWYs A1, A2, A3, B, C, E and APN 1.

	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.10.2030	DAAD expiry date: 31.10.2030
CS ADR-DSN.M.735 (a)(b)(c)	Brak świateł pośredniego miejsca oczekiwania na drogach kołowania wykorzystywanych w warunkach widzialności wzdłuż drogi startowej RVR poniżej 350 m, tj. na TWY A1, TWY A2 i TWY C.	No TWY intermediate holding position lights used in conditions RVR below 350 m, i.e. on TWY A1, TWY A2 and TWY C.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.10.2030	DAAD expiry date: 31.10.2030

	EPPO – LOTNISKO POZNAŃ - ŁAWICA RÓŻNICE: ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	EPPO – POZNAŃ - ŁAWICA AERODROME DIFFERENCES: SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS
CS ADR-DSN.T.915 (g)	Nowy kontener ILS GP, usytuowany w pasie drogi startowej, w odległości 140,6 m od osi, ma konstrukcję niełamliwą.	A new ILS transmitter housing situated within the runway strip, within a distance of 140.6 m from the centre line, is not frangible.
CS HPT-DSN.B.120 (b)(4) **CS HPT-DSN.D.300 (a)(3)**	Na płycie postojowej na terenie Bazy HEMS, zlokalizowana jest jako stanowisko postojowe z TLOF (TLOF1) przesuwnica (platforma) samojezdna przeznaczona do transportu śmigłowca pomiędzy hangarem, a miejscem postojowym śmigłowca. Platforma i betonowa rampa tworzą miejsce postojowe, z którego śmigłowiec rozpoczyna i na którym kończy operacje lotnicze. Zastosowane rozwiązanie nie posiada odpowiednich spadków wymaganych dla TLOF i stanowiska postojowego śmigłowca, zapewnia 3 – minutową gotowość do startu dla lotu ratowniczego.	A parking stand with TLOF (TLOF1) is located on premises of the HEMS Base apron on a mobile platform intended for helicopter transport between the hangar and the parking stand. The platform and the concrete ramp are a parking stand for commencement and completion of flight operations. The applied solution which does not ensure an appropriate slope of TLOF and of the parking stand, provides a 3 minute aircraft ready status for a rescue flight.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	**DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
ADR-DSN.B.090 (c)	Tekstura powierzchni RWY jest mniejsza niż 1 mm.	The texture of RWY surface is less than 1 mm.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022	DAAD expiry date: 31.12.2022
ADR-DSN.M.715 (d)	Światła osi TWY D2 na zjeździe z drogi startowej są rozmieszczone w odstępach co 30 m.	TWY D2 centre line lights on exit taxiway are spaced at 30 m intervals.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR-DSN.M.771 (a)	Brak poprzeczki zakazu wjazdu na TWY R.	Lack of no-entry bar to TWY R.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022	DAAD expiry date: 31.12.2022
ADR-DSN.E.360 (b)	Stanowiska postojowe APN 3 mają maksymalne nachylenia do 2,31%.	Aircraft stands on APN 3 have maximum slopes of 2.31%.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
ADR-DSN.D.330 (b)	W pasie TWY R nachylenia poprzeczne są większe niż wymagane przepisami, do 6,51%.	Transverse slopes within TWY R strip are greater than it is required by the regulations, up to 6.51%.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
ADR-DSN.D.270 (b)(2)	Zmiany nachyleń podłużnych TWY Y na APN 3 są niewłaściwe – promień krzywizny wynosi 1071 m.	Changes in TWY Y longitudinal slopes on APN 3 are inadequate – radius of curvature is 1071 m.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
ADR-DSN.D.280 (b)(2)	Nachylenia poprzeczne TWY T na APN 2 są większe niż wymagane, maksymalnie do 3,07%.	TWY T transverse slopes on APN 2 are greater than required, maximum up to 3.07%.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
ADR-DSN.E.360 (b)	Nachylenia na stanowiskach postojowych APN 2 wynoszą maksymalnie 3,05%.	Aircraft stands slopes on APN 2 are maximum 3.05%.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.L.597 (c)(3)	Oznakowanie krawędzi drogi serwisowej na APN 1 i APN 3 wykonane jest częściowo w postaci podwójnej przerywanej linii.	Service road edge markings on APN 1 and APN 3 are partially made in the form of double dotted line.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023	DAAD expiry date: 31.12.2023
ADR-DSN.N.795 (a)	Na APN 3 brak jest znaków pionowych stanowisk postojowych.	There are no aircraft stand signs on APN 3.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.S.890 (d)(e) **CS ADR-DSN.S.895 (g)**	Brak autonomicznego monitoringu świateł końca drogi startowej RWY 10 i RWY 28. Lampy krawędziowe RWY i końca RWY stanowią jeden obwód zasilania i monitoringu - brak informacji o ilości niesprawnych lamp dla danej grupy.	No autonomous system for monitoring the RWY end lights available on RWY 10 and RWY 28. The RWY edge lights and RWY end lights are on the same feed and monitoring circuit - no information on the number of unserviceable lights in each of the groups available.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025	DAAD expiry date: 31.12.2025

CS ADR-DSN.M.715 B1ii	Na drogach kołowania TWY D1 i D2 odstęp podłużny pomiędzy światłami linii środkowej na prostych odcinkach wynosi 30 m; w warunkach RVR poniżej wartości 350 m nie powinien przekraczać 15 m.	On TWR D1 and D2 the longitudinal interval between centre line lights on straight sections is 30 m; in RVR conditions of less than 350 m it should not exceed 15 m.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.M.710 (b)	Na drogach kołowania TWY A, B, G, N, T, W, Y brak świateł linii środkowej, wymaganych do prowadzenia operacji dla RVR < 550 m.	No centre line lights on TWY A, B, G, N, T, W, Y required in RVR conditions of less than 550 m.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030

	EPRZ – LOTNISKO RZESZÓW - JASIONKA RÓŻNICE:	EPRZ – RZESZÓW - JASIONKA AERODROME DIFFERENCES:
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	**SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.T.915 (g)	Kontener ILS-GP został usytuowany w pasie drogi startowej przez PAŻP. Lokalizacja kontenera uwarunkowana jest wymogami technicznymi urządzenia. Kontener posiada oznakowanie graficzne (pasy białe i czerwone) i świetlne. Informacja dotycząca lokalizacji kontenera jest opublikowana w AIP.	An ILS-GP transmitter housing has been located by PANSA within the RWY strip. The siting of the structure is subject to its technical requirements. The ILS-GP transmitter housing has marking patterns (white and red bands) and lighting. Information on the location of the transmitter is published in AIP.
AMC1 ADR.OPS.B.080 (a) (c)	Większość świateł przeszkodowych zamontowanych na pojazdach nie posiada udokumentowanego potwierdzenia odpowiednich parametrów. W związku z czym Zarządzający wprowadził obowiązek stałej kontroli świateł przeszkodowych przez służby operacyjne oraz bieżącą wymianę na nowe, spełniające odpowiednie wymogi.	Most obstacle lights displayed on vehicles do not conform to the certification specification. Therefore, the Administrator introduced the obligation of constant inspection of obstacle lights by the operational services and the current replacement with new ones that meet the relevant requirements.
	Termin dostosowania: 31.12.2026	Date of adaptation: 31.12.2026
CS ADR-DSN.B.095 (b)	Na końcu RWY 09 brak płaszczyzny do zawracania.	No RWY turn pad at the end of RWY 09 available.
	Wniosek nr 1.1 o wydanie odstępstwa DAAD.	Application No. 1.1 for DAAD exemption issuance.
	Termin dostosowania: 31.12.2026	Date of adaptation: 31.12.2026
CS ADR-DSN.B.165 (c)	Obiekty zagłębione w pasie RWY w odległości do 75 m od osi drogi startowej nie posiadają odpowiednich spadków eliminujących ukrytą powierzchnię pionową.	Objects buried within the RWY strip at a distance of 75 m from the RWY centre line are not provided with adequate slopes to eliminate buried vertical surfaces.
	Wniosek nr 2 o wydanie odstępstwa DAAD.	Application No. 2 for DAAD exemption issuance.
	Termin dostosowania: 31.12.2036	Date of adaptation: 31.12.2036
CS ADR-DSN.B.180 **CS ADR-DSN.B.185**	Nieprawidłowe nachylenie podłużne oraz poprzeczne pasa RWY.	Inadequate longitudinal and transverse runway strip slopes.
	Wniosek nr 3 o wydanie odstępstwa DAAD.	Application No. 3 for DAAD exemption issuance.
	Termin dostosowania: 31.12.2026	Date of adaptation: 31.12.2026
CS ADR-DSN.S.890	Monitoring systemów świetlnych RWY nie zapewnia automatycznego wskazania wszelkich możliwych do wystąpienia awarii.	The monitoring of the RWY lighting systems does not provide indication of all possible faults that may occur.
	Wniosek nr 8 o wydanie odstępstwa DAAD.	Application No. 8 for DAAD exemption issuance.
	Termin dostosowania: 31.12.2026	Date of adaptation: 31.12.2026
CS ADR-DSN.T.905(b)	Brak bezpośredniego dostępu do drogi startowej dla pojazdów ratowniczo-gaśniczych.	No direct access to the runway by firefighting vehicles.
	Wniosek nr 9 o wydanie odstępstwa DAAD.	Application No. 9 for DAAD exemption issuance.
	Termin dostosowania: 31.12.2026	Date of adaptation: 31.12.2026
CS ADR-DSN.M.715(b)(3) **CS ADR-DSN.M.715(d)(2)**	Światła linii środkowej TWY na prostoliniowych odcinkach o długości 60 m przed i za łukiem rozmieszczone są w odstępach co 15 m.	TWY centre line lights on straight sections with a length of 60 m before and after the curve are spaced at intervals of 15 m.
	Wniosek nr 11 o wydanie odstępstwa DAAD.	Application No. 11 for DAAD exemption issuance.
	Termin dostosowania: 31.12.2036	Date of adaptation: 31.12.2036
CS ADR-DSN.N.780	Brak uzupełnienia znakiem pionowym miejsca oczekiwania przed RWY, na jednokierunkowej TWY B.	No sign provided to supplement the RWY holding-position marking on one-direction TWY B.
	Wniosek nr 12 o wydanie odstępstwa DAAD.	Application No 12 for DAAD exemption issuance.
	Termin dostosowania: 31.12.2026	Date of adaptation: 31.12.2026
CS ADR-DSN.P.825 (a) **CS ADR-DSN.P.830 (a)**	Brak oznaczników linii krawędzi oraz linii środkowej drogi kołowania na TWY G oraz TWY Z .	No taxiway edge line and centre line markers on TWY G and TWY Z.
	Wniosek nr 13.1 o wydanie odstępstwa DAAD.	Application No. 13.1 for DAAD exemption issuance.
	Termin dostosowania: 31.12.2026	Date of adaptation: 31.12.2026

CS ADR-DSN.M.771 (ZZ2)	Zmiana przepisów spowodowała konieczność instalacji poprzeczki zakazu wjazdu w poprzek TWY, która przeznaczona jest tylko do zjazdu, w celu zapobiegania przed nieumyślnym wjazdem statku powietrznego na tę TWY. Na jednokierunkowej RET C brak takiej poprzeczki. Dostosowanie do obowiązującego przepisu będzie polegało na udostępnieniu RET C do ruchu dwukierunkowego oraz instalacji poprzeczki oczekiwania przed RWY. Termin dostosowania: 31.12.2026	Due to the change of regulations a no-entry bar across a TWY, which is only intended for an exit, was installed to prevent aircraft from accidentally entering the TWY. No such crossbar on the one-way RET C. Adaptation to the current regulation will consist in making the RET C available for two-way traffic and the installation of a clearance bar in front of the RWY. Date of adaptation: 31.12.2026

	EPSC – LOTNISKO SZCZECIN-GOLENIÓW RÓŻNICE:	EPSC – SZCZECIN-GOLENIÓW AERODROME DIFFERENCES:
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	**SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.T.915 (g)	Kontener ILS-GP został usytuowany w pasie drogi startowej.	The ILS-GP transmitter housing is located within the RWY strip.
	Lokalizacja kontenera uwarunkowana jest wymogami technicznymi urządzenia. Kontener posiada oznakowanie graficzne (pasy biało - czerwone) i świetlne.	The siting of the structure is subject to its technical requirements. The ILS-GP transmitter housing has marking patterns (white and red bands) and lighting.
CS ADR-DSN.Q.850 (d)(3)	Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, art. 66 ust. 4 pkt 3. – *zabrania się umieszczania w pojeździe lub na nim urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego, wysyłających sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł […].*	In accordance with the Polish Law of 20 June 1997 on road traffic, article 66 (4) item 3 – *It is forbidden to display, in and on a vehicle, devices emitting blue or red light that are obligatory equipment of an emergency vehicle [...].*
	Zgodnie z art. 53 ww. ustawy, pojazdy SOL nie należą do grupy pojazdów uprzywilejowanych, w związku z czym wyposażone są w światła ostrzegawcze koloru żółtego.	In accordance with article 53 of the above mentioned Law, Aerodrome Security Service vehicles do not belong to the group of emergency vehicles and therefore they are equipped with yellow warning lights.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	**DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.B.080	Nieprawidłowe nachylenia poprzeczne drogi startowej.	Inadequate transverse slopes of RWY.
	Nachylenie po obu stronach jest niesymetryczne.	Slopes on both sides are asymmetrical.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.B.165 (a)(c)	Obiekty zagłębione w pasie drogi startowej w odległości do 75 m od osi drogi startowej nie posiadają odpowiednich spadków eliminujących ukrytą powierzchnię pionową.	Objects buried within the RWY strip at a distance of 75 m from the RWY centre line are not provided with adequate slopes to eliminate buried vertical surfaces.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022	DAAD expiry date: 31.12.2022
CS ADR-DSN.B.191	Niewłaściwa charakterystyka systemu odprowadzania wód opadowych.	Inadequate characteristics of rainwater drainage system.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022	DAAD expiry date: 31.12.2022
CS ADR-DSN.C.220	Brak dokumentacji dla skrzynek elektrycznych lamp rozładowania kondensatorów potwierdzającej ich łamliwość.	No documentation available for electrical boxes of capacitor discharge lamps confirming their frangibility.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022	DAAD expiry date: 31.12.2022
CS ADR-DSN.D.290	Niewłaściwy stan nawierzchni asfaltowej dla TWY A.	Inadequate condition of asphalt surface for TWY A.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.M.645 (b)(1)	Wskaźnik ścieżki podejścia PAPI RWY 31 umiejscowiony jest po prawej stronie drogi startowej.	RWY 31 approach path indicator (PAPI) is located to the right of RWY.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022	DAAD expiry date: 31.12.2022
CS ADR-DSN.M.710 (b)(2) **CS ADR-DSN.M.720 (a)(1)**	Brak oświetlenia krawędziowego dla TWY D.	No edge lights for TWY D.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022	DAAD expiry date: 31.12.2022
CS ADR-DSN.M.715 (b)(d)(1)(2)	Nieprawidłowe oznakowanie świetlne linii zejścia z drogi startowej na drogi kołowania.	Inadequate exit taxiway centre line lights.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022	DAAD expiry date: 31.12.2022
CS ADR-DSN.N.775 (c)(8)	Wymiary napisu (litery, cyfry i znaki) znaków nakazu “NO ENTRY” niezgodne z wymaganiami certyfikacyjnymi.	“NO ENTRY” sign dimensions (letters, numerals and symbols) not compliant with specification requirements.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022	DAAD expiry date: 31.12.2022
CS ADR-DSN.N.785 (b)(1)(2)(9)	Nieprawidłowe oznakowanie pionowe, gdzie znaki wskazania miejsca przeznaczenia połączone są ze znakiem umiejscowienia, a jeden ze znaków umiejscowiony jest po prawej stronie TWY.	Inadequate signs where the destination signs are combined with location signs and one of the signs is located right of TWY.

	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022	DAAD expiry date: 31.12.2022
CS ADR-DSN.N.795	Brak oznakowań identyfikacji stanowiska postojowego statku powietrznego.	No aircraft stand identification signs.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022	DAAD expiry date: 31.12.2022
CS ADR-DSN.Q.847 (a)	Brak oświetlenia dla skrzynek elektrycznych w pasie RWY.	No lighting for electrical boxes along the RWY strip.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022	DAAD expiry date: 31.12.2022
CS ADR-DSN.Q.850 (a)(c)	Brak dokumentacji dla świateł przeszkodowych stosowanych na pojazdach, potwierdzającej częstotliwość błysków, intensywność oraz rozproszenie wiązki światła.	No documentation available for obstacle lights displayed on vehicles confirming the flash rate, intensity and beam spread.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2020	DAAD expiry date: 31.12.2020
CS ADR-DSN.P.830	Brak oznaczników linii środkowej drogi kołowania.	No taxiway centre line markers.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2022	DAAD expiry date: 31.12.2022

	EPSY – LOTNISKO OLSZTYN - MAZURY RÓŻNICE:	EPSY – OLSZTYN - MAZURY AERODROME DIFFERENCES:
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	**SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.T.915 (g)	W niewyrównanej części pasa drogi startowej znajduje się zespół anten ILS GP wraz z kontenerem zawierającym urządzenia niezbędne do działania systemu. Zarówno zespół anten jak i kontener oraz jego zawartość nie są obiektami łamliwymi.	A group of ILS GP antennas, ILS transmitter housing and a box containing cable connectors supplying electricity to the installation are located on non-graded portion of the RWY strip. Both the group of antennas and the housing with its content are not frangible.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	**DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT)EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.M.750 (b)	APN 4, stanowiąca odizolowane stanowisko postoju statku powietrznego, przeznaczone do użytku w nocy nie jest oświetlona.	APN 4 comprising an isolated aircraft parking position intended to be used at night is not illuminated.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2037	DAAD expiry date: 31.12.2037
CS ADR-DSN.D.290 (a)	Na drogach kołowania P, R, T1 i T2 występują pojedyncze nierówności nawierzchni.	There are single irregularities on TWYs P, R, T1 and T2 surfaces.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
	ODSTĘPSTWA ELOS (PRZEPISY, DLA KTÓRYCH ZOSTAŁ ZAAKCEPTOWANY RÓWNOWAŻNY POZIOM BEZPIECZEŃSTWA)	**ELOS (EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.M.695 (b)(1) (2)	Światła strefy przyziemienia. W związku z koniecznością uwzględnienia istniejącej infrastruktury na drodze startowej konieczne było przesunięcie linii baretek o min. 0,6 m a tym samym, nie została zachowana zalecana przepisami ICAO i EASA, odległość między baretkami zgodnie z wymaganiem CS ADR-DSN.M.695 lit. b pkt 2. W wyniku tego całkowita długość świateł strefy przyziemienia rozciąga się na długości 903,5 m, t j. na długość większą o 0,39 % od zalecanej przepisami. Zgodnie z przeprowadzoną szczegółową i dokładną analizą ryzyka (dołączoną do składanego wniosku) zachowany zostanie równoważny poziom bezpieczeństwa.	Runway touchdown zone lights. Due to runway infrastructure it was necessary to move barrette line of minimum 0.6 m. Because of that the distance between barrette did not comply with ICAO and EASA regulations in accordance with CS ADR-DSN.M.695 letter b point 2 requirement. The total length of runway touchdown zone lights extends over the length of 903.5 m i.e. the length greater by 0.39 % from the length recommended by the regulations. In accordance with detailed and precise risk analysis (attached in submitted application) equivalent level of safety is to be maintained.

	EPWA – LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE RÓŻNICE: ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	EPWA – WARSAW CHOPIN AIRPORT DIFFERENCES: SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS
ADR-DSN.D.335 (b)(1)	Statki powietrzne oczekujące na miejscach oczekiwania przed RWY 11/29: TWY E3, E4, L mogą naruszać powierzchnie podejścia, wznoszenia, zabezpieczenia przeszkodowego PAPI, powierzchnię o nachyleniu 1,2% (wyznaczoną zgodnie z Załącznikiem 4 ICAO) oraz powierzchnię segmentu z widocznością (VSS).	Aircraft holding at RWY 11/29 holding positions for TWYs E3, E4, L can infringe the approach surface, take-off climb surface, obstacle clearance surface of PAPI, surface having a 1.2 per cent slope (established as detailed in ICAO Annex 4) and visual segment surface (VSS).
ADR-DSN.J.470 (d) **ADR-DSN.J.475 (e)** **ADR-DSN.J.480 (g)**	W rejonie oddziaływania powierzchni ograniczających przeszkody (OLS) ustanowione zostały obszary, na których potencjalnie zezwala się na przebicie istniejących powierzchni przez obiekty budowlane.	Within the region affected by the obstacle limitation surfaces, areas have been established within which existing surfaces may be penetrated by possible structures.
ADR-DSN.J.475 (d) **ADR-DSN.J.480 (f)**	W powierzchni podejścia RWY 15 podwyższono przeszkodę lotniczą WA041-2015-41 (kontener ILS i antena).	In the RWY 15 approach surface, the obstacle WA041-2015-41 (ILS container and antenna) was raised.
	Budowa nowej konstrukcji DVOR/DME OKC w granicach bocznych powierzchni przejściowych RWY 11/29 oraz RWY 15/33.	A new OKC DVR/DME is under construction within the lateral limits of RWY 11/29 and RWY 15/33 transitional surfaces.
ADR-DSN.L.520 (b)	Na TWY Z orange oraz TWY Z blue osie linii nie są w kolorze żółtym.	The centre lines of TWY Z orange and TWY Z blue are not yellow.
ADR-DSN.L.595 (c)(1)(3)	Linie bezpieczeństwa stanowisk postojowych samolotów niższego kodu, nakładające się ze stanowiskami postojowymi samolotów wyższego kodu, są liniami przerywanymi.	Apron safety lines for lower code aircraft superimposed on aprons for higher code aircraft are in the form of dotted lines.
ADR-DSN.M.635 (b)(5)	RWY 11 wyposażona jest w światła podejścia precyzyjnego Kat. II wysokiej intensywności w układzie geometrycznym typu CALVERT na odcinku 960 m od progu, które są uzupełnione o światła błyskowe od początku świateł podejścia do odległości 330 m przed progiem 11.	RWY 11 is equipped with precision approach category II lighting system of high intensity in CALVERT geometrical configuration along the section of 960 m from the threshold which are supplemented with flashing lights from the beginning of approach lights to the distance of 330 m before threshold 11.
ADR-DSN.M.705 (a)	Z uwagi na uwarunkowania techniczno-operacyjne nie ma możliwości wykonania świateł SWY dla RWY 11. Obszar SWY jest zlokalizowany na obszarze RWY.	Due to technical and operational conditions no SWY lights can be provided for RWY 11. The SWY is located within the RWY.
ADR-DSN.M.705 (b)(1)(2)	Z uwagi na uwarunkowania techniczno-operacyjne nie ma możliwości wykonania świateł SWY dla RWY 11. Obszar SWY jest zlokalizowany na obszarze RWY.	Due to technical and operational conditions no SWY lights can be provided for RWY 11. The SWY is located within the RWY.
ADR-DSN.M.710 (c)(1)	Oprawy osiowe na drogach kołowania TWY-Z Blue i TWY-Z Orange rozmieszczone są w odstępach, co 30m. Pomiędzy oprawami w celu poprawy bezpieczeństwa zainstalowano oprawy koloru niebieskiego na TWY-Z Blue oraz pomarańczowe na TWY-Z Orange ułatwiające identyfikację TWY.	The centre line light fittings on TWY-Z Blue and TWY-Z Orange are spaced at 30 m intervals. To improve safety, blue fittings have been provided on TWY-Z Blue and orange ones on TWY-Z Orange for a better identification of the TWYs.
ADR-DSN.N.780 (b)(1)(2) (4)	Znak nakazu w linii poprzeczki miejsca oczekiwania przed drogą startową na skrzyżowaniach TWY-O1/S1, TWY-R/N2, TWY-E3/N3, TWY-A4/E1 (znak nakazu poprzeczki zatrzymania w układzie B) został zlokalizowany wyłącznie po jednej stronie.	Mandatory instruction sign in line with the RWY holding position stop bar prior to RWY intersections TWY-O1/S1, TWY-R/N2, TWY-E3/N3, TWY-A4/E1 (mandatory instruction stop bar in B configuration) is situated only on one side.
	Brak znaku pionowego nakazu przy poprzeczce miejsca oczekiwania przed RWY 11/29 na TWY R, po prawej stronie.	No mandatory instruction sign at the RWY 11/29 holding position stop bar on TWY R, on the right.
ADR-DSN.N.785 (b)(1)(4) (7)	Znaki informacyjne na TWY-A6 przed TWY-H2, TWY-E2 przed TWY-E3 i E4, TWY-A1 przed TWY-D2, TWY-A4 przed TWY-J, TWY-S3 przed TWY-A3, TWY-A3 przed TWY-S3, TWY-E3 przed TWY-E2, TWY-R przed TWY-E2, TWY-U1 przed TWY-A1 znajdują się po prawej stronie zamiast po lewej.	The information signs on TWY-A6 prior to TWY-H2, TWY-E2 prior to TWY-E3 and E4, TWY-A1 prior to TWY-D2, TWY-A4 prior to TWY-J, TWY-S3 prior to TWY-A3, TWY-A3 prior to TWY-S3, TWY-E3 prior to TWY-E2, TWY-R prior to TWY-E2, TWY-U1 prior to TWY-A1 are located on the right-hand side instead of the left.

	Lokalizacja znaków informacyjnych zjazdu z drogi startowej na drogi kołowania TWY-D2 i TWY-E3 jest zmieniona, aby nie wprowadzała w błąd w połączeniu z innymi znakami.	Location of the exit information signs from RWY to TWY-D2 on TWY-D2 and TWY-E3 is changed to not create a misleading impression in conjunction with other signs.
	Na drodze kołowania TWY-D2 znak startu intersekcyjnego ze względu na specyfikę dróg kołowania TWY-D2 oraz TWY-S3 zlokalizowany jest po prawej stronie drogi kołowania.	Due to the specificity of TWY-D2 and TWY-S3, the intersection take-off sign on TWY-D2 is located on the right-hand side of the TWY.
ADR-DSN.N.785 (c)(12)(i)	W nazwach TWY Z Orange stosuje się literę O.	The letter O is applied for TWY Z Orange.
ADR-DSN.T.915 (g)	Kontenery ILS znajdujące się w pasach dróg startowych RWY 33 (THR 33) i RWY 11 (THR 11) nie mają konstrukcji łamliwej.	The ILS transmitter housings located within the RWY 33 (THR 33) and RWY 11 (THR 11) strips are not frangible.
	Ogrodzenie lotniska przy THR 15 nie posiada konstrukcji łamliwej.	The aerodrome fence next to THR 15 is not frangible.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	**DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.B.155 (a)(1)	Nie wyznaczono 60 m pasa drogi startowej przed początkiem RWY 29.	No designated 60 m of the RWY strip prior to the beginning of RWY 29.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR-DSN.B.160 (a)(1) (b)(1)	Na odcinku 180 m od początku RWY 29 szerokość pasa drogi startowej wynosi 200 m zamiast wymaganych 280 m (140 m po obydwu stronach osi RWY).	Along the section of 180 m from the beginning of RWY 29 the RWY width is 200 m instead of the required 280 m (140 m on both sides of the RWY centre line).
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
ADR-DSN.B.165 (c)	W części utwardzonej pasa RWY (75 m od osi RWY) zinwentaryzowano obiekty nie spełniające wymagań przedmiotowej specyfikacji, tj. posiadające pod nawierzchnią trawiastą płaszczyzny pionowe.	Within the paved RWY section (75 m from the RWY) objects not conforming to the requirements of this specification (having vertical surfaces buried under the grass surface) have been identified.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	DAAD expiry date: 31.12.2036
ADR-DSN.B.190 (a)(1) (b)(1)	Brak kompleksowych badań stwierdzających nośności pasa dróg startowych lotniska Chopina w Warszawie.	No complex assessments of the RWY strip bearing strengths at Warsaw Chopin Airport have been carried out.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	DAAD expiry date: 31.12.2036
ADR-DSN.D.240 (a) **ADR-DSN.D.250 (b)** **ADR-DSN.D.255 (b)**	Na lotnisku Chopina w Warszawie geometria niektórych skrzyżowań dróg kołowania nie zapewnia spełnienia wymagań dla krytycznego statku powietrznego regularnie operującego z lotniska – tj. samolotu typu Boeing 777-300 ER.	The geometry of some TWY intersections at Warsaw Chopin Airport does not allow for meeting the requirements for the aircraft regularly operating at the aerodrome, i.e. Boeing 777-300 ER.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	DAAD expiry date: 31.12.2036
ADR-DSN.D.270 (b)(1)	Brak pomiarów geodezyjnych potwierdzających procentowy stopień zmiany spadku podłużnego na drogach kołowania.	No survey has been carried out to confirm the longitudinal slopes of the TWYs.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2033	DAAD expiry date: 31.12.2033
ADR-DSN.D.305 (a)(2) (b)	Szerokość poboczy dla niektórych dróg kołowania jest mniejsza niż określona w wymaganiu.	The shoulder widths of some TWYs are less than specified in the requirement.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	DAAD expiry date: 31.12.2036
ADR-DSN.L.590 (c)(2)	Znaki identyfikacyjne stanowisk postojowych samolotów 36/36L oraz 37/37R od strony TWY M nie są uzupełnione o znak identyfikacyjny typu statku powietrznego.	Identification signs of aircraft stands 36/36L and 37/37R from the side of TWY M are not supplemented by identification sign of aircraft type.
	Termin wygaśnięcia: I kwartał 2028	DAAD expiry date: 1st quarter of 2028
ADR-DSN.L.595 (c)(1)(3)	Brak bocznych linii bezpieczeństwa pomiędzy stanowiskami postojowymi samolotów na APN 7A, APN 7B oraz APN 12.	No side safety lines between aircraft stands on APN 7A, APN 7B and APN 12.
	Termin wygaśnięcia: 31.01.2024	DAAD expiry date: 31.01.2024
ADR-DSN.M.710 (b)(1)(2) **ADR-DSN.M.720 (a)(1)**	Brak świateł linii środkowej oraz świateł krawędzi TWY, V oraz U2 (w obszarze APN 9).	No centre line lights and TWYs, V and U2 edge lights (within the area of APN 9).
	Termin wygaśnięcia: I kwartał 2030	DAAD expiry date: 1st quarter of 2030
ADR-DSN.M.715 (b)(3) (d)(2)	Na części dróg kołowania światła linii środkowej TWY w odstępie 60 m przed i za łukiem o promieniu mniejszym niż 400 m nie są rozmieszczone w odstępach co 7,5 m.	On some TWYs, TWY centre line lights located 60 m before and after a curve of radius of less than 400 m are not spaced at intervals of 7.5 m.

	Na części dróg kołowania do zjazdu innych niż drogi kołowania szybkiego zjazdu światła linii środkowej drogi kołowania nie są rozmieszczone w odstępach co 7,5 m.	On some exit TWYs other than repid exit TWYs, the centre line lights are not spaced at intervals of 7.5 m.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	DAAD expiry date: 31.12.2036
ADR-DSN.M.735 (a)(1)(2) (b)	Na TWY Z3, Z4, Z5 wyznaczono oznakowanie poziome poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania, które nie jest uzupełnione światłami poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania.	On TWYs Z3, Z4 and Z5, the intermediate holding position marking is not supplemented with intermediate holding position lights.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2026	DAAD expiry date: 31.12.2026
ADR-DSN.M.750 (d)(2)(i) (A)(B)	Dla APN MILITARY brak protokołów pomiarów fotometrycznych	No photometric measurement protocols are available for MILITARY APNs
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2026	DAAD expiry date: 31.12.2026
ADR-DSN.N.780 (a)(1)(8) (b)(3)	Znak nakazu w linii poprzeczki miejsca oczekiwania przed drogą startową na skrzyżowaniach TWY-O1/S1, TWY-R/N2, TWY-E3/N3, TWY-A4/E1 (znak nakazu poprzeczki zatrzymania w układzie B) został zlokalizowany wyłącznie po jednej stronie.	Mandatory instruction sign in line with the RWY holding position stop bar prior to the RWY intersections TWY-O1/S1, TWY-R/N2, TWY-E3/N3, TWY-A4/E1 (mandatory instruction stop bar in B configuration) is situated only on one side.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
ADR-DSN.N.785 (a)(4)(5) (9) (b)(1)(2)(4)(5) (7) (c) (10)(i)(11)	Znaki informacyjne na TWY-A6 przed TWY-H2, TWY-E2 przed TWY-E3 i E4, TWY-A1 przed TWY-D2, TWY-A4 przed TWY-J, TWY-S3 przed TWY-A3, TWY-A3 przed TWY-S3, TWY-E3 przed TWY-E2, TWY-R przed TWY-E2, TWY-U1 przed TWY-A1 znajdują się po prawej stronie zamiast po lewej.	The information signs on TWY-A6 prior to TWY-H2, TWY-E2 prior to TWY-E3 and E4, TWY-A1 prior to TWY-D2, TWY-A4 prior to TWY-J, TWY-S3 prior to TWY-A3, TWY-A3 prior to TWY-S3, TWY-E3 prior to TWY-E2, TWY-R prior to TWY-E2, TWY-U1 prior to TWY-A1 are located on the right-hand side instead of the left.
	Lokalizacja znaków informacyjnych zjazdu z drogi startowej na drogi kołowania TWY-D2 i TWY-E3 jest zmieniona, aby nie wprowadzała w błąd w połączeniu z innymi znakami.	Location of the exit taxiway information signs on TWY-D2 and TWY-E3 is changed to not create a misleading impression in conjunction with other signs.
	Na drodze kołowania TWY-D2 znak startu intersekcyjnego ze względu na specyfikę dróg kołowania TWY-D2 oraz TWY-S3 zlokalizowany jest po prawej stronie drogi kołowania.	Due to the specificity of TWY-D2 and TWY-S3, the intersection take-off sign on TWY-D2 is located on the right-hand side of the TWY.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
ADR-DSN.Q.840 (d)(1)(2) (3) (e)(1)(2)	Przeszkody znajdujące się na terenie lotniska nie posiadają oznakowania dziennego i/lub nocnego lub oznakowanie/oświetlenie nie spełnia wymagań.	Obstacles located within the aerodrome area are not provided with day and/or night markings or markings/lights are not compliant with the requirements.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
ADR-DSN.Q.845 (a) (b)(2) (ii)(3)	Przeszkody lotnicze znajdujące się na terenie lotniska nie posiadają oznakowania dziennego lub oznakowanie nie spełnia wymagań.	Aeronautical obstacles located within the aerodrome area are not provided with day markings or markings are not compliant with the requirements.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
ADR-DSN.Q.846 (a) (c) (d)	Przeszkody lotnicze znajdujące się na terenie lotniska nie posiadają oświetlenia nocnego lub oświetlenie nocne nie spełnia wymagań.	Aeronautical obstacles located within the aerodrome area are not provided with night obstacle lighting or night obstacle lighting is not compliant with the requirements.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
CS ADR-DSN.T.910	Brak dokumentacji potwierdzającej spełnienie wymagań łamliwości przeszkód znajdujących się w pasach dróg startowych.	Lack of documentation confirming meeting the requirements of obstacle frangibility located within the RWY strips.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
	ODSTĘPSTWA ZZ (ZARZĄDZANIE ZMIANĄ W CELU DOSTOSOWANIA DO PRZEPISÓW)	**EXEMPTIONS FROM CHANGE MANAGEMENT (ZZ) IN ORDER TO COMPLY WITH THE REGULATIONS**
ADR-DSN.C.235	Strefy bezpieczeństwa końca dróg startowych (RESA) na progach 11, 29, 15, 33 nie mają odpowiedniej nośności.	The runway end safety areas (RESAs) at thresholds 11, 29, 15, 33 are not of adequate bearing strength.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	DAAD expiry date: 31.12.2036
ADR-DSN.L.605 (c)(6)	Odstępy pomiędzy znakami (litera i/lub cyfra) oznakowania poziomego nakazu nie spełniają zapisów nowowprowadzonych przepisów.	Intervals between characters (letter and/or digit) of mandatory instruction marking do not comply with the provisions of the newly introduced rules.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2028	DAAD expiry date: 31.12.2028

ADR-DSN.L.610 (b)(3)	Odstępy między znakami (litera lub cyfra) dla oznakowania poziomego informacyjnego nie spełniają zapisów nowo wprowadzonych przepisów.	Intervals between characters (letter or digit) for information marking do not comply with the provisions of the newly introduced rules.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2028	DAAD expiry date: 31.12.2028
ADR-DSN.M.745 (b)(4)	Dostosowanie do wymagań opraw WIG-WAG na poprzeczce w układzie A i B na TWY A4 oraz TWY D4/ TWY C1.	Adaptation to the WIG-WAG lights requirements on a cross bar in A and B configuration on TWY-A4 and TWY D4/TWY C1.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2027	DAAD expiry date: 31.12.2027
ADR-DSN.N.785 (c)(12)(i)	Wyeliminowanie liter O (Oscar) z nazewnictwa TWY O1/ O2.	Elimination of the letters O (Oscar) in TWY O1/O2 nomenclature.
	Termin wygaśnięcia: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030
	ALTMOC (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ALTERNATYWNY SPOSÓB SPEŁNIENIA WYMOGÓW	**ALTMOC (ALTERNATIVE MEANS OF COMPLIANCE)**
AMC1 ADR.OPS.B.080 (a) (1)	Karetki Lotniskowego Ratownictwa Medycznego oraz pojazdy służb państwowych (takich jak Policja, Straż Graniczna, Krajowa Administracja Skarbowa itp.) poruszające się w PRN bez eskorty, którym zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. przysługuje status pojazdu uprzywilejowanego są oznakowywane zgodnie z wymaganiami prawa krajowego właściwymi dla tych pojazdów.	Airport Medical Rescue Ambulances and state service vehicles (e.g. police, border guards, national tax authorities, etc.) moving in the movement area without an escort, which in accordance with the Polish Law of June 20 1997 on road traffic are entitled to the emergency vehicle status have identification in accordance with the State Law regulations appropriate for these vehicles.
	Termin wygaśnięcia AltMoC: bezterminowo	AltMoC expiry date: for an indefinite period
AMC1 ADR.OPS.B.080 (a) (c)	Pojazdy Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej, Lotniskowego Ratownictwa Medycznego oraz pojazdy służb państwowych (takich jak Policja, Straż Graniczna, Krajowa Administracja Skarbowa itp.) poruszające się w PRN bez eskorty, którym zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. przysługuje status pojazdu uprzywilejowanego mają zamontowane światła ostrzegawcze zgodne z normą ECE R-65 i R-10.	Airport Rescue and Fire Fighting Service vehicles, Airport Medical Rescue vehicles and state service vehicles (e.g. police, border guards, national tax authorities, etc.) moving in the movement area without an escort, which in accordance with the Polish Law of June 20 1997 on road traffic are entitled to the emergency vehicle status have warning lights installed in accordance with ECE R-65 and R-10 norm.
	Termin wygaśnięcia AltMoC: bezterminowo	AltMoC expiry date: for an indefinite period

	EPWR – LOTNISKO WROCŁAW - STRACHOWICE RÓŻNICE:	EPWR – WROCŁAW - STRACHOWICE AERODROME DIFFERENCES:
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	**SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.T.915 (g)	Kontener ILS-GP został usytuowany w pasie drogi startowej. Kontener nie posiada konstrukcji łamliwej. Lokalizacja kontenera uwarunkowana jest wymogami technicznymi urządzenia niezbędnymi dla działania systemu ILS CAT II na lotnisku.	The ILS transmitter housing was situated within the runway strip. It is not frangible. The siting is subject to technical requirements of the facility which are necessary for proper functioning of ILS CAT II system installed at the aerodrome.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	**DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.B.065 (c)(1)	Droga startowa w pięciu miejscach odcinków trzydziestometrowych nie spełnia wymagań przejścia z jednego nachylenia do drugiego płaszczyzną zakrzywioną, której stopień zmiany nachylenia przekracza 0,1% oraz promień krzywizny jest mniejszy od 30 000 m.	The RWY in five sites along thirty metres segments does not meet the requirements for changing from one slope to another with curved surface for which the rate of change exceeds 0.1% and the radius of curvature is less than 30 000 m.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2037	DAAD expiry date: 31.12.2037
CS ADR-DSN.B.080 (a) (b) (1)	Droga startowa w pojedynczych miejscach nie spełnia wymagań certyfikacyjnych w zakresie nachyleń poprzecznych (nachylenia nie mieszczą się w przedziale 1% - 1,5%).	The RWY in some places does not meet the requirements of the certification specifications with regard to transverse slopes (they are not between 1% - 1.5%).
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2037	DAAD expiry date: 31.12.2037
CS ADR-DSN.B.165 (c)	Obiekty usytuowane na wyrównanej części pasa drogi startowej nie posiadają właściwych nachyleń, eliminujących ukryte powierzchnie pionowe, minimalizujących zagrożenia dla samolotów, które zjadą z tej drogi startowej.	Objects situated on the graded runway strip portion are not provided with adequate slopes eliminating buried vertical surfaces minimizing dangers to aircraft which will vacate the runway.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2024	DAAD expiry date: 31.12.2024
CS ADR-DSN.B.180 (b)(1)	Nieprawidłowe nachylenia podłużne trawiastej	Inadequate longitudinal slopes of the graded grass
CS ADR-DSN.B.185 (a)(1)	wyrównanej części pasa drogi startowej.	runway strip portion.
	Nieprawidłowe nachylenia poprzeczne trawiastej wyrównanej części pasa drogi startowej.	Inadequate transverse slopes of the graded grass runway strip portion.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2028	DAAD expiry date: 31.12.2028
CS ADR-DSN.B.190 (a)(1) (b)(1)	Brak badań potwierdzających spełnienie wymagań specyfikacji certyfikacyjnych w zakresie nośności pasa drogi startowej.	No assessments confirming that the certification specification requirements in regard to runway bearing strength have been carried out.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2028	DAAD expiry date: 31.12.2028
CS ADR-DSN.D.245 (a)	TWY E1, TWY E2 o szerokości 14 m nie spełniają wymagań specyfikacji certyfikacyjnych szerokości dla statków powietrznych o kodzie C, dla których minimalna szerokość wynosi 15 m lub 18 m.	TWY E1 and TWY E2 with a width of 14 m do not meet the certification specification requirements in regard to the width for code C aircraft for which the minimum width shall be 15 m or 18 m.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032	DAAD expiry date: 31.12.2032
CS ADR-DSN.D.270 (b)(1)	Zmiany nachyleń podłużnych TWY E1 przed skrzyżowaniem z TWY D1 nie spełniają wymagań specyfikacji certyfikacyjnych.	Changes in TWY E1 longitudinal slopes before the intersection with TWY D1 do not meet the certification specification requirements.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032	DAAD expiry date: 31.12.2032
CS ADR-DSN.D.280 (b)(1)	Nachylenia poprzeczne TWY E1 w trzech miejscach nie spełniają warunków dotyczących nachyleń poprzecznych drogi kołowania (nachylenia przekraczają 1,5%).	Transverse slopes on three places of TWY E1 do not conform to the conditions related to taxiway transverse slopes (slopes exceed 1.5%).
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032	DAAD expiry date: 31.12.2032
CS ADR-DSN.D.330	Nachylenia poprzeczne pasów TWY B1, TWY B2, TWY D1, TWY E3, TWY E4 nie spełniają wymagań specyfikacji certyfikacyjnych.	Transverse slopes within TWY B1, TWY B2, TWY D1, TWY E3, TWY E4 strips do not conform to the certification specification requirements.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032	DAAD expiry date: 31.12.2032
CS ADR-DSN.E.360 (b)	Nachylenia na płycie postojowej APN 1 oraz APN 4 nie spełniają warunków dotyczących nachyleń na stanowiskach postojowych (nachylenia przekraczają 1%).	Slopes within APN 1 and APN 4 do not meet the conditions in regard to slopes within aircraft stands (slopes exceed 1%).
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030	DAAD expiry date: 31.12.2030

CS ADR-DSN.M.710 (c)(3) (i)	Światła linii środkowej TWY A1, TWY C, TWY D1, TWY D4, będące światłami wjazdu na drogę startową, posiadają nieodpowiednio zastosowane światła stałe świecące w kolorze zielonym.	TWY A1, TWY C, TWY D1, TWY D4 centre line lights which are RWY entry lights are provided with inadequately used lights emitting green light.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025	DAAD expiry date: 31.12.2025
CS ADR-DSN.M.735 (b)	Na TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4 wykorzystywanych również w warunkach ograniczonej widzialności (RVR równy lub większy niż 75 m), brak jest świateł pośredniego miejsca oczekiwania.	On TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4 also used in reduced visibility conditions (RVR of 75 m or more), intermediate holding position lights are not provided.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2029	DAAD expiry date: 31.12.2029
CS ADR-DSN.N.775 (c)(1)	Następujące oznakowanie pionowe nie spełnia wymogu łamliwości:	The following signs do not meet the frangibility criteria:
	- znaki identyfikacji stanowisk postojowych na płycie postojowej samolotów APN 1 oraz APN 4,	- aircraft stand identification signs on APN 1 and APN 4,
	- znaki informacyjne na TWY D1, TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4 oraz TWY D4,	- information signs on TWY D1, TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4 and TWY D4,
	- znaki nakazu NO ENTRY na południowych wjazdach na drogach technicznych D2, D3 oraz E5.	- NO ENTRY instruction signs on southern lead-ins of technical roads D2, D3 and E5.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2029	DAAD expiry date: 31.12.2029
CS ADR-DSN.N.775 (c)(5)	Brak podświetlanych znaków pionowych w następujących miejscach:	No illuminated signs available in the following places:
	- TWY D1, TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4, TWY D,	- TWY D1, TWY E1, TWY E2, TWY E3, TWY E4, TWY D,
	- stanowiska postojowe od 21 do 26 na płycie postojowej APN 1 nie posiadają podświetlanych znaków pionowych identyfikacji stanowisk,	- aircraft stands from 21 to 26 on APN 1 are not provided with illuminated aircraft stand identification signs,
	- stanowiska postojowe od 43 do 47 na płycie postojowej APN 4 nie posiadają podświetlanych znaków pionowych identyfikacji stanowisk.	- aircraft stands from 43 to 47 on APN 4 are not provided with illuminated aircraft stand identification signs,
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2029	DAAD expiry date: 31.12.2029
CS HPT-DSN.C.210 (b) (2-5), **CS HPT-DSN.F.600 (a)(2) (b)(1) (c)(3)**	Brak badań potwierdzających spełnienie wymagań specyfikacji certyfikacyjnych w zakresie zdolności do przenoszenia obciążeń statycznych oraz nachyleń poprzecznych i podłużnych powierzchni drogi kołowania śmigłowców w powietrzu.	No tests confirming compliance with the requirements of certification specifications in the scope of load-bearing capacity as well as transverse and longitudinal slopes of a helicopter air taxiway.
	Brak naziemnych oznaczników linii środkowej drogi kołowania śmigłowców w powietrzu AIR TWY F.	No markers for the centre line of helicopter AIR TWY F.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023	DAAD expiry date: 31.12.2023

	EPZG – LOTNISKO ZIELONA GÓRA - BABIMOST RÓŻNICE:	EPZG – LOTNISKO ZIELONA GÓRA - BABIMOST DIFFERENCES:
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	**SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.T.915 (g)	Kontener ILS o konstrukcji niełamliwej znajduje się w pasie drogi startowej.	ILS transmitter housing with not frangible construction is situated within the runway strip.
	ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)	**DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS**
CS ADR-DSN.B.165 (b)(c)	W części wyrównanej pasa drogi startowej (60 m od osi RWY) zinwentaryzowano obiekty nie spełniające wymagań przedmiotowej specyfikacji. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.	Within the graded portion of the runway strip (60 m from the RWY centre line) objects not conforming to the requirements of this specifications have been identified. DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.M.720 (a)(b)	Na drogach kołowania TWY E i TWY K eksploatowanych w porze nocnej (od zmierzchu do świtu) nie zainstalowano opraw krawędziowych. Zarządzający lotniskiem nie zidentyfikował innych środków umożliwiających bezpieczne kołowanie na TWY E. Oświetlenie projektorowe APN 1 biegnącej wzdłuż TWY K ze względu na brak protokołu pomiarów fotometrycznych obejmujących TWY K również nie zostało przez Zarządzającego zakwalifikowane jako wystarczające do bezpiecznego wykonywania operacji na TWY K w porze nocnej. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025 r.	No edge light fittings have been installed on TWY E and TWY K used at night (from dusk to dawn). No other means which enable safe taxiing on TWY E have been identified by the aerodrome administrator. Floodlighting of APN 1 which passes along TWY K also has not been categorized by the administrator as sufficient for performing safe operations on TWY K at night due to lack of photometric measurements protocol including TWY K. DAAD expiry date: 31.12.2025
CS ADR-DSN.E.360 (b)	Istniejące nachylenia poprzeczne płyty postojowej APN 1 są większe niż 1%. Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.	The existing transverse slopes on APN 1 are greater than 1%. DAAD expiry date: 31.12.2030
CS ADR-DSN.B.080 (a)(b); CS ADR-DSN.B.090 (a)	Nie można jednoznacznie stwierdzić, że nachylenie nawierzchni w miejscu występowania ścieku są zgodne z punktem ADRDSN.B.080(b)(1) i wynoszą od 1% do 1,50%, a co za tym idzie czy zapewnione jest jak najszybsze odprowadzenie wody z drogi startowej zgodnie z ADR-DSN.B.080(a). Na przeważającej części powierzchni ścieku liniowego asfaltowa nawierzchnia uległa znacznej deformacji oraz degradacji, co negatywnie wpływa na charakterystyki tarcia oraz równość drogi startowej w tym miejscu – zgodnie z punktem ADR-DSN.B.090(a). Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.	It is not possible to unambiguously state that the surface slope where sewage is generated is in accordance with ADR-DSN.B.080(b)(1) and are from 1% to 1.50 % and consequently, if the most rapid drainage of water from the runway is provided according to ADR-DSN.B.080(a). On a major part of the linear sewer the asphalt surface has been deformed and degraded which has a negative impact on friction characteristics and runway evenness in this place – in accordance with ADRDSN.B.090(a). DAAD expiry date: 31.12.2030
ADR.DSN.P.830 (a)	Drogi kołowania E i K nie posiadają zainstalowanych świateł linii środkowej, świateł krawędzi drogi kołowania ani oznaczników zgodnie z ADR.DSN.P.830(a). Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.	TWYs E and K are not provided with centre line lights, TWY edge lights and markers in accordance with ADR.DSN.P.830(a). DAAD expiry date: 31.12.2030
ADR.DSN.N.775 (c)(4)	Wymiana oznakowania pionowego (znaki NO ENTRY) uwzględniająca wydanie czwarte „Specyfikacji certyfikacyjnych (CS) oraz materiałów zawierających wytyczne (GM) do projektowania lotnisk" Rozporządzenia (UE) 139/2014. Termin wygaśnięcia DAAD: 2038	Exchange of signs (NO ENTRY signs) taking into account 4th edition of "Certification Specifications (CS) and Guidance Material (GM) for Aerodromes Design" of EU Regulation 139/2014. DAAD expiry date: 2038
	ODSTĘPSTWA ELOS (PRZEPISY, DLA KTÓRYCH ZOSTAŁ ZAAKCEPTOWANY RÓWNOWAŻNY POZIOM BEZPIECZEŃSTWA)	**ELOS (EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY) EXEMPTIONS**
ADR-DSN.B.080 (b)(1)	RWY na odcinku od 420 m do 2501 m mierząc od THR 06 w kierunku THR 24 posiada jednostronny poprzeczny spadek nawierzchni. RWY na całej długości nie spełnia wymagań w zakresie wartości spadków poprzecznych.	RWY along the section from 420 m to 2501 m measuring from THR 06 in direction of THR 24 has a surface transverse slope on one side. RWY along the full length does not meet the requirements with regard to transverse slope values.

8	**Tankowanie** **Fuelling**	MON-THU 0700-2100 (0600-2000) FRI, SUN 0700-2200 (0600-2100) SAT 0700-1900 (0600-1800)
9	**Obsługa naziemna** **Handling**	MON-THU 0700-2100 (0600-2000) FRI, SUN 0700-2200 (0600-2100) SAT 0700-1900 (0600-1800)
10	**Ochrona** **Security**	H24
11	**Odladzanie** **De-icing**	MON-THU 0700-2100 (0600-2000) FRI, SUN 0700-2200 (0600-2100) SAT 0700-1900 (0600-1800)
12	**Uwagi** **Remarks**	Możliwość tankowania poza stałymi godzinami pracy wyłącznie w sporadycznych przypadkach, konieczna deklaracja klientów do dostawcy paliwa - kontakt patrz pkt. AD 2.4.7 Konieczna informacja z wyprzedzeniem co najmniej 6 HR. [1)] - patrz GEN 2.1. Outside of operational hours, fuelling is possible only in individual cases. Fuelling requests must be made to the fuelling provider at least 6 HR in advance – see contact details at item AD 2.4.7. [1)] - see GEN 2.1.

EPBY AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPBY AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	**Środki załadowcze** **Cargo-handling facilities**	wózki bagażowe, przyczepy bagażowe, taśmociąg spalinowy, taśmociąg elektryczny, urządzenie "Ambulift" dla niepełnosprawnych pasażerów na wózkach inwalidzkich, platforma załadunkowa (7 t), wózki do kontenerów. baggage carts, truck trailers, conveyor belt loader, electric conveyor, "Ambulift" device for disabled passengers on wheelchairs, high-loader (7 t), container dollies.
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1AVGAS 100LL Olej: NIL Fuel: JET A-1AVGAS 100LL Oil: NIL
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	JET A-1 (2 cysterny x 18500 L). AVGAS 100LL (1 zbiornik mobilny 900 L). JET A-1 (2 tank trucks x 18500 L). AVGAS 100LL (1 mobile tank 900 L).
4	**Urządzenia do odladzania** **De-icing facilities**	"Elephant My", "Elephant Mini My".
5	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** **Hangar space for visiting aircraft**	Dostępny po uzgodnieniu. Available after consultation.
6	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych**	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
08	2500	2500	2500	2500	NIL
26	2500	2500	2500	2500	NIL
08L	650	650	650	650	NIL
26R	650	650	650	650	NIL

EPBY AD 2.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ
EPBY AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
08	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	53	NIL
26	CALVERT CAT I SFL	825 m LIH SFL 30 - 825 m	THR: G	NIL	PAPI 3° left	48	NIL
08L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
26R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/ Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
08	NIL	NIL	2500 m / 60 m	LIH FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y	R	NIL
26	NIL	NIL	2500 m / 60 m	LIH FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y	R	NIL
08L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
26R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

10	Uwagi	NIL
	Remarks	

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

1	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
BYDGOSZCZ CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530846N 0174046E 531042N 0175347E 531257N 0181427E 531156N 0181858E 530937N 0182157E 530605N 0182239E 530344N 0182115E 530010N 0181442E 525635N 0175357E 525636N 0174815E 525744N 0174410E 525844N 0174130E 530347N 0173938E 530811N 0174003E 530846N 0174046E	1800 ft GND	D	BYDGOSZCZ WIEŻA 131.005 MHz PL BYDGOSZCZ TOWER 131.005 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	CTR BYDGOSZCZ aktywny w godzinach pracy organu TWR Bydgoszcz. BYDGOSZCZ CTR active during the operational hours of Bydgoszcz TWR.
BYDGOSZCZ (EPBY) ATZ Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 530846N 0174046E 531042N 0175347E 531257N 0181427E 531156N 0181858E 530937N 0182157E 530605N 0182239E 530344N 0182115E 530010N 0181442E 525635N 0175357E 525636N 0174815E 525744N 0174410E 525844N 0174130E 530347N 0173938E 530811N 0174003E 530846N 0174046E	5500 ft GND	G	BYDGOSZCZ INFORMACJA 131.005 MHz PL BYDGOSZCZ INFORMATION 131.005 MHz EN	6500 ft	Poza gdzinami pracy TWR EPBY. Poza gdzinami pracy TWR EPBY. Outside of TWR EPBY operational hours.	ATZ Bydgoszcz aktywny poza godzinami pracy organu TWR Bydgoszcz. Wlot do ATZ EPBY po uzgodnieniu z informatorem AFIS. Aktualne godziny pracy służby AFIS podane są w NOTAM. Państwowy statek powietrzny w celu nawiązania łączności w przestrzeni niekontrolowanej ATZ EPBY ze służbą AFIS jest zobowiązany posiadać radiostację VHF o odstępie kanałowym 8,33 kHz z wyjątkiem sytuacji awaryjnych w

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
						przypadku których dopuszcza się możliwość użycia częstotliwości 121,500 MHz./ Aeroklub Bydgoski. Bydgoszcz ATZ active outside the operational hours of Bydgoszcz TWR. ATZ EPBY is available after permission given by AFIS Informator. The actual working hours of AFIS will be published by NOTAM. A state aircraft intending to establish radio communication with AFIS within uncontrolled airspace of EPBY ATZ is obliged to carry VHF 8.33 kHz channel spacing aircraft radio equipment, except for emergency situations where the frequency 121.500 MHz may be used./ Bydgoszcz Aero Club.

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

Na stanowiskach postojowych nr 9, 12, 16, 20, 22 istnieje możliwość kotwiczenia statków powietrznych. Pasy transportowe do kotwiczenia statków powietrznych są dostępne u Dyżurnego Operacyjnego Portu. Chęć skorzystania z możliwości kotwiczenia załoga statku powietrznego powinna zgłosić do Dyżurnego Operacyjnego Portu możliwie przed lądowaniem. Za zabezpieczenie parkującego statku powietrznego przed działaniem siły wiatru odpowiada załoga.

Standardowe trasy kołowania

Standardowo kołowanie statków powietrznych odbywa się z użyciem TWY: A, B, C, D, E.

Ograniczenia w korzystaniu:

- w trakcie obowiązywania procedur ograniczonej widzialności (LVP) nie powinny być używane TWY B, TWY C, TWY C1;
- kołowanie TWY E możliwe wyłącznie dla statków powietrznych o maksymalnej rozpiętości skrzydeł do 36 m (kodu C ICAO) włącznie.

Aircraft may be anchored on parking stands No 9, 12, 16, 20, 22. The anchorage belts are available from the Airport Duty Officer. An intention of anchoring the aircraft shall be notified to the Airport Duty Officer when possible before landing. The crew is responsible for the security of the parking aircraft from the effects of the strength of the wind.

Standard taxiing routes

Standard taxiing is carried out with the use of: TWY A, B, C, D, E.

Limitations in use:

- TWY B, TWY C, TWY C1 shall not be used when LVP apply;
- taxiing on TWY E is restricted to aircraft with a maximum wingspan up to 36 metres inclusive (ICAO Code C).

EPBY AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU
EPBY AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

W celu ograniczenia emisji hałasu wprowadza się limit wykonywania lotów treningowych LOW PASS/GO AROUND do dwóch na każdy plan lotu. Ograniczenie nie dotyczy statków powietrznych lotnictwa państwowego.

In order to reduce noise emission, LOW PASS/GO AROUND training flights are limited up to two flights per every flight plan. The restriction shall not apply to state aircraft.

EPBY AD 2.22 PROCEDURY LOTU
EPBY AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 PUNKTY I PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z lotniska Bydgoszcz:

1 VFR HOLDING POINTS AND PROCEDURES

List of VFR navigation points used for arrival and departure to/from Bydgoszcz aerodrome:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
KILO	525821N 0174322E	Kowalewo - miejscowość Kowalewo
LIMA	525706N 0175513E	Kościół w miejscowości Łabiszyn Church in Łabiszyn
MIKE	531325N 0180213E	Maksymilianowo - stacja kolejowa Railway station in Maksymilianowo
NOVEMBER	531034N 0180323E	Myślęcinek - skrzyżowanie Road junction in Myślęcinek
OSCAR	530823N 0173530E	Nakło nad Notecią - kościół Church in Nakło nad Notecią
PAPA	530925N 0175319E	Węzeł dróg S5 i 80 w pobliżu m. Pawłówek Junction of roads S5 and 80 near Pawłówek
ROMEO	530912N 0180007E	Stacja kolejowa Rynkowo Wiadukt Rynkowo-Wiadukt railway station
SIERRA	530309N 0175946E	Stryszek - skrzyżowanie Road junction in Stryszek
UNIFORM	531228N 0182243E	Unisław - kościół Church in Unisław

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
WHISKEY	525834N 0180558E	Nowa Wieś Wielka - miejscowość Nowa Wieś Wielka

Doloty i odloty VFR (patrz AD 2 EPBY 13-1) do/z lotniska Bydgoszcz odbywają się po następujących trasach:

Trasa VFR nr 1: punkt **OSCAR** - punkt **PAPA** - punkt **ROMEO** - lotnisko Bydgoszcz.

Trasa VFR nr 2: punkt **MIKE** - punkt **NOVEMBER** - punkt **ROMEO** - lotnisko Bydgoszcz.

Trasa VFR nr 3: punkt **UNIFORM** - punkt **MIKE** - punkt **NOVEMBER** - **ROMEO** - lotnisko Bydgoszcz.

UWAGA

Wykonanie lotu od punktu **UNIFORM** bezpośrednio do punktu **NOVEMBER** wymaga dodatkowego zezwolenia uzyskanego od Bydgoszcz WIEŻA.

Trasa VFR nr 4: punkt **WHISKEY** - punkt **SIERRA** - lotnisko Bydgoszcz.

Trasa VFR nr 5: punkt **KILO** - punkt **SIERRA** - lotnisko Bydgoszcz.

Trasa VFR nr 6: punkt **LIMA** - punkt **SIERRA** - lotnisko Bydgoszcz.

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie potrzeby, polecenie oczekiwania nad jednym z wyznaczonych punktów:
NOVEMBER, ROMEO, SIERRA.

VFR arrivals and departures (see AD 2 EPBY 13-1) to/from Bydgoszcz aerodrome shall be conducted along the following VFR routes:

VFR route No 1: point **OSCAR** - point **PAPA** - point **ROMEO** - Bydgoszcz aerodrome.

VFR route No 2: point **MIKE** - point **NOVEMBER** - point **ROMEO** - Bydgoszcz aerodrome.

VFR route No 3: point **UNIFORM** - point **MIKE** - point **NOVEMBER** - point **ROMEO** - Bydgoszcz aerodrome.

REMARK

Performing a flight from **UNIFORM** point directly to **NOVEMBER** point requires an additional clearance from Bydgoszcz TOWER.

VFR route No 4: point **WHISKEY** - point **SIERRA** - Bydgoszcz aerodrome.

VFR route No 5: point **KILO** - point **SIERRA** - Bydgoszcz aerodrome.

VFR route No 6: point **LIMA** - punkt **SIERRA** - Bydgoszcz aerodrome.

In case of air traffic congestion VFR aircraft may obtain, if necessary, clearance to hold over one of the designated points:
NOVEMBER, ROMEO, SIERRA.

2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot do CTR/TMA BYDGOSZCZ bez zamiaru lądowania na lotnisku Bydgoszcz, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR/TMA BYDGOSZCZ, wlot do CTR/TMA BYDGOSZCZ jest zabroniony.

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku Bydgoszcz, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR/TMA BYDGOSZCZ lub w CTR/TMA BYDGOSZCZ, należy:

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

- wykonać wlot do CTR/TMA tylko przez punkt **WHISKEY** na wysokości maks. 1500 ft AMSL;
- wykonać dolot do punktu **SIERRA** i oczekiwać na sygnały świetlne z TWR BYDGOSZCZ;
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
- po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **SIERRA** do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z TWR należy oczekiwać 5 minut nad punktem **SIERRA** i zachowując szczególną uwagę wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;

2 RADIO COMMUNICATION FAILURE ON VFR FLIGHT

If the loss of communication on a flight for which a flight plan has been issued (with planned entry into the BYDGOSZCZ CTR/TMA and without the intention to land at Bydgoszcz aerodrome) occurs before reaching the BYDGOSZCZ CTR/TMA, entry into the BYDGOSZCZ CTR/TMA is forbidden.

If the loss of communication on a flight for which a flight plan has been issued (with the intention to land at Bydgoszcz aerodrome) occurs before reaching or within the BYDGOSZCZ CTR/TMA, the flight crew shall:

a. during arrival and approaching from the southern side of the aerodrome:

- enter the TMA/CTR only via **WHISKEY** at a maximum altitude of 1500 ft AMSL;
- arrive at **SIERRA** and wait for light signals from the BYDGOSZCZ TWR;
- during arrival and holding switch on all available navigation, warning and landing lights;
- after receiving a green signal make the shortest possible approach and land on the most convenient RWY with regard to weather conditions;
- after receiving a red signal hold at **SIERRA** until receiving a green signal and then make the shortest possible approach and land on the most convenient RWY with regard to weather conditions;
- if no signal from the TWR has been received, hold at **SIERRA** for 5 minutes and, with particular attention, make the shortest possible approach and land on the most convenient RWY with regard to weather conditions;

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

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

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

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

5 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

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

Po lądowaniu następuje podlot/kołowanie na wskazaną płytę postojową.

5 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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

After landing, taxiing/air taxiing is conducted to the designated apron.

6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Podczas obowiązywania LVP dopuszczalny jest ruch nie więcej niż jednego statku powietrznego w polu naziemnego ruchu lotniczego.

Podczas obowiązywania LVP ruch statków powietrznych po polu naziemnego ruchu lotniczego odbywa się wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATS. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani za pośrednictwem rozgłośni ATIS lub drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "*Low visibility procedures in operation*".

KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP

Faza przygotowania do LVP rozpoczyna się, jeżeli RVR zmniejszy się do 800 m lub niższej i/lub wysokość podstawy chmur o zachmurzeniu BKN lub OVC lub widzialność pionowa obniży się do 300 ft (90 m) lub niżej.

Wprowadzenie LVP następuje, gdy RVR zmniejszy się poniżej 550 m przynajmniej w jednym sektorze drogi startowej (TDZ, MID lub END) lub wysokość podstawy chmur, przy zachmurzeniu BKN lub OVC lub widzialność pionowa obniży się poniżej 200 ft (60 m).

Odwołanie procedury LVP następuje, gdy RVR wzrośnie do 600 m we wszystkich częściach pomiarowych drogi startowej i podstawa chmur osiągnie 200 ft (60 m) z tendencją rosnącą utrzymującą się powyżej 10 minut.

INFORMACJE O OBOWIĄZYWANIU LVP

Po wprowadzeniu LVP kontroler ruchu lotniczego/informator AFIS informuje załogi o rozpoczęciu stosowania procedur LVP drogą radiową podając komunikat: „*Low visibility procedures in operation*".

OPERACJE STATKÓW POWIETRZNYCH W CZASIE OBOWIĄZYWANIA LVP

W czasie obowiązywania LVP starty statków powietrznych są dopuszczalne wyłącznie wtedy, gdy RVR wynosi 400 m lub więcej.

Podczas obowiązywania LVP lądowania statków powietrznych są dopuszczalne wyłącznie wtedy, gdy RVR wynosi 550 m lub więcej. Do lądowania w warunkach ograniczonej widzialności używany jest wyłącznie kierunek drogi startowej RWY 26.

W czasie obowiązywania LVP kołowanie statków powietrznych powinno odbywać się drogami kołowania A, D, E, F.

6 LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVP)

GENERAL PROVISIONS

During Low Visibility Procedures (LVP), not more than one aircraft at a time may operate on the movement area.

During LVP, aircraft movements on the movement area are to be carried out only with FOLLOW ME assistance.

During LVP, special ATS procedures will be applied. Pilots 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"*.

CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP

The LVP preparation phase shall be commenced when the RVR decreases to 800 m or less and/or the cloud base, with BKN or OVC cloud, or the vertical visibility lowers to 300 ft (90 m) or less.

LVP operations shall be commenced when the RVR decreases below 550 m at least within one portion of the RWY (TDZ, MID or END) or the cloud base, with BKN or OVC cloud, or the vertical visibility is below 200 ft (60 m).

LVP shall be terminated when the RVR increases to 600 m at all RVR reporting points and the cloud base reaches 200 ft (60 m) with a continuing improvement lasting more than 10 minutes.

PROVIDING INFORMATION ON LVP BEING IN FORCE

After introduction of LVP, the air traffic controller/FIS officer informs the crews of LVP being in force by radio with the message: *"Low Visibility Procedures in operation*".

AIRCRAFT OPERATIONS DURING LVP

During LVP, take-offs are permitted only when the RVR is 400 m or more.

During LVP, aircraft landings are permitted only when the RVR is 550 m or more. For landing during LVP only RWY 26 is used.

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

7 LOTY SZKOLNE

Loty treningowe IFR w TMA/CTR BYDGOSZCZ możliwe tylko po wcześniejszym telefonicznym otrzymaniu wstępnej zgody na

7 TRAINING FLIGHTS

IFR training flights within BYDGOSZCZ TMA/CTR allowed only after receiving initial approval from BYDGOSZCZ TWR for specified time.

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

EPGD - GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	542239N 0182758E linia centralna RWY, 1800 m od THR 29. RWY centre line, 1800 m from THR 29.
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	12 km (6,5 NM), BRG 285° GEO. 12 km (6.5 NM), BRG 285° GEO.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	488 ft / 23°C
4	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** **Geoid undulation at AD ELEV PSN**	97 ft
5	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** **MAG VAR/Annual Change**	6° E (2020) / 10' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Tel.: +48-58-348-1154 (sekretariat) Tel.: +48-58-348-1159 (Dyżurny Portu) Tel.: +48-606-268-370 (Dyżurny Portu - kom.) Faks: +48-58-345-2283 (sekretariat) Faks: +48-58-348-1459 (Dyżurny Portu) E-mail: duty@airport.gdansk.pl (Dyżurny Portu) E-mail: dyz.portu@airport.gdansk.pl (Dyżurny Portu) E-mail: airport@airport.gdansk.pl http://www.airport.gdansk.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Phone (office): +48-58-348-1154 Phone (Airport Duty Officer): +48-58-348-1159 Phone (Airport Duty Officer - mobile): +48-606-268-370 Fax (office): +48-58-345-2283 Fax (Airport Duty Officer): +48-58-348-1459 E-mail: duty@airport.gdansk.pl (Airport Duty Officer) E-mail: dyz.portu@airport.gdansk.pl (Airport Duty Officer) E-mail: airport@airport.gdansk.pl http://www.airport.gdansk.pl
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	TWR: +48-58-340-7462, +48-81-452-7462 +48-58-340-7469, +48-81-452-7469 (faks) APP: +48-58-340-7478, +48-81-452-7478

6	**Biuro odpraw MET** **MET briefing office**	H24
7	**ATS** **ATS**	H24
8	**Tankowanie** **Fuelling**	Orlen Aviation (JET A-1, AVGAS 100LL): godziny pracy zgodnie z informacją na WWW. Lotos Air BP - (JET A-1): 0500-2100 (0400-2000). Poza podanymi godzinami tankowanie możliwe po skontaktowaniu się z operatorem paliwowym. Orlen Aviation (JET A-1, AVGAS 100LL): working hours according to WWW page. Lotos Air BP - (JET A-1): 0500-2100 (0400-2000). Outside given hours fuelling available after prior consultation with fuel operator.
9	**Obsługa naziemna** **Handling**	H24 Obsługa magazynowa: 0400 - 2300 (0300 - 2200). H24 Cargo handling: 0400 - 2300 (0300 - 2200).
10	**Ochrona** **Security**	H24
11	**Odladzanie** **De-icing**	H24
12	**Uwagi** **Remarks**	1) - patrz GEN 2.1. 1) - see GEN 2.1.

EPGD AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPGD AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	**Środki załadowcze** **Cargo-handling facilities**	platforma załadunkowa (3.5 t i 14 t), podnośniki bagażowe (1.5 t i 5 t), przyczepy do wózków bagażowych, przyczepy do transportu palet cargo (7 t), taśmociągi spalinowe, wózki do kontenerów (ULD), ciągniki do przyczep cargo, ciągniki do wózków bagażowych, platforma do rozładunku przesyłek (do 1.5 t), urządzenie “Ambulift” dla niepełnosprawnych pasażerów na wózkach inwalidzkich. high-loader (3.5 t and 14 t), lift trucks (1.5 t and 5 t), baggage trailers, cargo trailers (7 t), conveyor belt loaders, container dollies (ULD), cargo trucks, baggage trucks, platform for cargo unloading (up to 1.5 t), ”Ambulift” device for disabled passengers on wheelchairs.
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1AVGAS 100LL Olej: NIL Fuel: JET A-1AVGAS 100LL Oil: NIL
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	JET A-1 - 2 x 40500, 5 x 28300 L, 1 x 18000 L; AVGAS 100LL - 1 x 8500 L.
4	**Urządzenia do odladzania**	Welcome Airport Services:

EPGD AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Gdańsk
	Name of the associated meteorological office	Aeronautical Meteorological Station Gdańsk
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET**	H24
	Hours of service/MET office outside hours	
3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności**	Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru /24 HR
	Office responsible for TAF preparation/ period of validity	Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office /24 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami**	NIL
	Availability of the TREND forecasts/interval of issuance	
5	**Odprawy przedstartowe**	Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-58-348-1191 Telephone consultation. Phone: +48-58-348-1191
	Briefing and consultation provided	
6	**Dokumentacja i stosowane języki**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
	Flight documentation/language(s) used	
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data, Satellite images, PERUN Lightning Detection System.
	Charts and other information available for briefing or consultation	
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji**	Internet.
	Supplementary equipment available for providing information	
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET**	TWR, APP
	ATS units provided with MET information	

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

operations, all RNAV 1 SID and STAR are above MSA/MVA, and radar monitoring is provided within the GDAŃSK TMA to enhance air traffic flows and reduce air traffic controllers' workload, aircraft approved for B-RNAV operations are only allowed to follow the trajectories of RNAV 1 procedures. This will allow for high reduction in RTF communication. The following condition apply:

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

2.1 PROCEDURA OGÓLNA RCF DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH PODCZAS WYKONYWANIA LOTÓW INNYCH NIŻ WEDŁUG STAR

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

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną/poziom lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME GZD. Na tym DVOR zniżyć się do wysokości 4000 ft AMSL (w przypadku nieudanego podejścia utrzymywać 3000 ft AMSL), a następnie skierować się do REP UVRIK (IF) VOR RWY 11 (R 287° MAG / D 10,0 NM DVOR/DME GZD) lub do REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 i VOR RWY 29 (R 107° MAG / D 16,0 NM DVOR/DME GZD), po czym wykonać podejście i lądowanie na najdogodniejszej RWY w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności (ILS, VOR RWY 29 lub VOR RWY 11).

Set the transponder to code 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed to DVOR/DME GZD. Over this DVOR, descend to 4000 ft AMSL (in case of missed approach, maintain 3000 ft AMSL) and then proceed to REP UVRIK (IF) VOR RWY 11 (R 287° MAG / D 10.0 NM DVOR/DME GZD) or REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 and VOR RWY 29 (R 107° MAG / D 16.0 NM DVOR/DME GZD). Thereafter execute approach and land on the most convenient RWY depending on the wind direction and other conditions (ILS, VOR RWY 29 or VOR RWY 11).

W przypadku nieudanego podejścia na RWY 11 i utraty łączności - ustawić transponder na kod 7600, wznoszenie z kursem 110° do osiągnięcia 5000 ft AMSL, wykonać zakręt w prawo na punkt GD809 a następnie kontynuować lot profilem STAR RWY 11 do podejścia RWY 11 z dalszym zniżaniem po punkcie GD803.

In case of missed approach on RWY 11 and radio communication loss – set the transponder to code 7600, climbing on course of 110° to reach 5000 ft AMSL, make a right turn on GD809 point then continue flight according to STAR RWY 11 to RWY 11 approach with further descending after GD803 point.

W przypadku nieudanego podejścia na RWY 29 i utraty łączności - ustawić transponder na kod 7600, wznoszenie z kursem 290° do osiągnięcia 5000 ft AMSL z osiągnięciem przed UVRIK, wykonać zakręt

In case of missed approach on RWY 29 and radio communication loss – set the transponder to code 7600, climbing on course of 290° to reach 5000 ft AMSL to reach before UVRIK, make a left turn on GD909 point

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

EPKK - KRAKÓW/Balice

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	500440N 0194705E środek geometryczny RWY. geometrical centre of the RWY.
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	11 km (6 NM), BRG 276° GEO.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	792 ft / 25.3°C
4	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** **Geoid undulation at AD ELEV PSN**	131 ft
5	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** **MAG VAR/Annual Change**	6° E (2024) / 8' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice Spółka z o.o. ul. Kpt. M. Medweckiego 1 32-083 BALICE Zarząd - +48-12-639-3301 Centrala - +48-12-639-3000 +48-12-411-7977 (faks) +48-12-639-3175 (faks) SITA: KRKJPXH AFS: EPKKZPZM - MIL ARO www.krakowairport.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	John Paul II International Airport Kraków - Balice Ltd. ul. Kpt. M. Medweckiego 1 32-083 BALICE SITA: KRKJPXH AFS: EPKKZPZM - MIL ARO Management - +48-12-639-3301 Operator - +48-12-639-3000 Fax: +48-12-411-7977 Fax: +48-12-639-3175 www.krakowairport.pl
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	Telefony: TWR: +48-12-411-5007 telefaks +48-12-639-7562, +48-22-574-7562, +48-81-452-7562 APP: +48-12-639-7570, +48-81-452-7570 ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 faks Dyżurny Operacyjny Portu: +48-12-639-3305 +48-12-639-3112 faks

4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **Availability of the TREND forecasts/interval of issuance**	NIL
5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-12-681-3750 Telephone consultation. Phone: +48-12-681-3750
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefaks, internet. Telefax, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR, APP
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Telefon: +48-12-681-3750 Tel. kom.: +48-503-112-151 E-mail: lsm.balice@imgw.pl Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-12-681-3750 Mobile: +48-503-112-151 E-mail: lsm.balice@imgw.pl Meteorological Forecasting Office in Kraków Phone: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPKK AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPKK AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

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

1 PRZEPISY I PROCEDURY ATC

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

W godzinach 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC[1)] TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na RWY 25.

TWY G, TWY Z1 - Z3 oraz fragment TWY T są częściowo niewidoczne z TWR.

Płyta postojowa częściowo niewidoczna z TWR.

[1)] - patrz GEN 2.1.

1 ATC REGULATIONS AND PROCEDURES

Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise.

Between 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC[1)] TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.

TWY G, TWYs Z1 - Z3 and portion of TWY T partially invisible from TWR.

APN partially invisible from TWR.

[1)] - see GEN 2.1.

2 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU KRAKÓW/ BALICE

Służba ATC lotniska KRAKÓW/Balice uruchamia stanowisko KRAKÓW GROUND pracujące na częstotliwości 118,105 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacie ATIS informacji o treści:

"GROUND is operating on frequency 118.105" lub

"For start-up contact GROUND frequency 118.105".

Służba ATC lotniska KRAKÓW/Balice między godzinami 0600 - 2200 (0500 -2100) UTC[1)] w czasie wzmożonego ruchu lotniczego uruchamia stanowisko KRAKÓW DELIVERY pracujące na częstotliwości 121,980 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacie ATIS informacji o treści:

"DELIVERY is operating on frequency 121.980".

W czasie pracy operacyjnej stanowiska GROUND i DELIVERY działają w oparciu o przepisy i procedury ujęte poniżej.

[1)] - patrz GEN 2.1.

2 ATC PROCEDURES APPLICABLE AT KRAKÓW/BALICE AERODROME

KRAKÓW TWR will open the KRAKÓW GROUND position, operating on 118.105 MHz, after entering the following information in ATIS:

"GROUND is operating on frequency 118.105" or

"For start-up contact GROUND frequency 118.105".

KRAKÓW TWR will open the KRAKÓW DELIVERY position during peak traffic periods between 0600 and 2200 (0500 and 2100) UTC[1)], operating on 121.980 MHz, after entering the following information in ATIS:

"DELIVERY is operating on frequency 121.980".

The procedures and regulations of GROUND and DELIVERY operation are specified below.

[1)] - see GEN 2.1.

2.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

2.1.1. ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA

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

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

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

2.1.2. WYDAWANIE ZEZWOLENIA NA LOT - DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

2.1 RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

2.1.1. RADIO COMMUNICATION

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up the flight crew shall contact on frequency provided in ATIS in order to obtain clearance and report the following details:

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

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

2.1.2. DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, WIEŻA KRAKÓW ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem DATALINK (Eurocae Standard ED85A).

Obowiązują następujące parametry czasowe:

- Ti (najwcześniejszy moment na otrzymanie depeszy RCD)
  Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 30 minut przed EOBT.
  Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 30 minut przed CTOT.
- Tt (ostatni moment na otrzymanie depeszy RCD)
  Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 5 minut przed EOBT.
  Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 5 minut przed CTOT.
- T0 - 1 minuta (określony standard)
- T1 - 5 minut (określony standard)
- T2 - 1 minuta (określony standard)

Podczas trwania wymiany informacji, po rozpoczęciu procesu DATALINK, załoga powinna stale monitorować częstotliwość podaną w ATIS oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot, chyba, że będzie potrzeba wymiany dodatkowych informacji jak konieczność odladzania.

Procedura przekazania zezwolenia przez DATALINK może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej. Zezwolenie na lot może zostać przekazane przez ATC drogą radiową nawet po zainicjowaniu Departure Clearance Request (RCD) poprzez DATALINK.

2.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez KRAKÓW GROUND (częstotliwość 118,105 MHz).

Po przesłaniu przez KRAKÓW GROUND na częstotliwość KRAKÓW WIEŻA załoga powinna przełączyć częstotliwość, zaniechać wywołania WIEŻY i monitorować częstotliwość WIEŻY w oczekiwaniu na wywołanie przez ATC.

Uruchomienie silników napędowych statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych może odbywać się tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od KRAKÓW GROUND lub KRAKÓW TWR.

Wprowadzanie lub wyprowadzanie statku powietrznego na stanowisko postojowe może odbywać się za pomocą oznakowanego samochodu "FOLLOW ME" oraz znaków i sygnałów wydawanych przez koordynatora ruchu naziemnego.

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

Kontroler GROUND lub kontroler TWR wydaje załodze statku powietrznego zgodę na wykonanie operacji push-back, power-back lub wykołowywania ze stanowiska postojowego jedynie według instrukcji koordynatora ruchu naziemnego.

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

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

2.3 ZEZWOLENIA NA START I LĄDOWANIE

In addition to clearances issued via radio, KRAKÓW TOWER has an option to issue ATC clearance via Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

The following time parameters apply:

- Ti (earliest point in time to receive RCD message)
  30 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
  30 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.
- Tt (latest point in time to receive RCD message)
  5 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
  5 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.
- T0 - 1 minute (defined standard)
- T1 - 5 minutes (defined standard)
- T2 - 1 minute (defined standard)

After initiating the DATALINK process, crews shall maintain continuous communication on frequency provided in ATIS and refrain from additional ATC clearance related enquiries unless there is need to exchange additional information such as de-icing service.

Datalink Departure Clearance procedure can be replaced by radio communication depending on the air traffic intensity and weather situation. ATC clearance can be issued by ATC via radio even after receiving the Departure Clearance Request (RCD) via DATALINK.

2.2 RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES

Ground movement instructions are issued by KRAKÓW GROUND (frequency 118.105 MHz).

After being transferred from KRAKÓW GROUND to KRAKÓW TWR crews are required to change frequency, omit the initial call, and monitor TWR frequency for ATC call.

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

Taxiing in/out can take place only by following a properly marked "FOLLOW ME" vehicle and signals given by the marshaller.

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

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

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

Self-propelled aircraft shall move in the parking aprons with the use of minimum necessary engine power.

2.3 LANDING AND DEPARTURE CLEARANCES

Za zezwolenia na zajęcie drogi startowej oraz start i lądowanie odpowiada KRAKÓW WIEŻA (częstotliwość 123,255 MHz).

2.4 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

2.4.1 ODLOTY

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

Przygotowanie kokpitu jak i gotowość kabiny powinny być osiągnięte przed zajęciem drogi startowej, a czynności, których zakończenie wymaga zajęcia drogi startowej powinny być ograniczone do minimum.

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

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

2.4.2 PRZYLOTY

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

Służby ATC mogą zasugerować drogę opuszczenia RWY. Informacja taka zostanie przekazana załodze statku powietrznego podczas podejścia końcowego.

3 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W MIĘDZYNARODOWYM PORCIE LOTNICZYM KRAKÓW IM. JANA PAWŁA II

3.1 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

TWY E niedostępna dla statków powietrznych z powodu braku lamp krawędziowych oraz złego stanu nawierzchni.

TWY Z4, TWY Z5 i TWY Z6 dostępne dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 52 m.

TWY T i TWY S dostępne dla samolotów o rozpiętości skrzydeł 36 m.

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

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

Przeprowadzanie prób silników możliwe tylko na TWY B.

3.2 PROCEDURY PARKOWANIA

Parkowanie statków powietrznych tylko z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka załogi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej zgodnie z obowiązującym cennikiem agenta.

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

W godzinach 0800-1600 (0700-1500) UTC[1)] lotnisko jest niedostępne dla cywilnych ultralekkich statków powietrznych.

[1)] - patrz GEN 2.1.

3.3 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Odladzanie statków powietrznych możliwe na stanowiskach 22 i 26-30. Odladzanie statków powietrznych kodu D i E możliwe na TWY W1. Odladzanie jest możliwe z zachowaniem poniższych zasad:

ATC unit that is responsible for line-up, departure and landing clearance is KRAKÓW TWR (frequency 123.255 MHz).

2.4 REDUCING RUNWAY OCCUPANCY TIME

2.4.1 DEPARTURES

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

Whenever possible, cockpit checks and cabin readiness check should be completed before line-up and any actions requiring completion on the runway should be minimized as much as possible.

Crews unable to comply with these requirements should inform ATC as soon as possible.

If taxi distance between parking stand and holding point is short, it is advisable to finish the cabin safety procedure demo before leaving the parking stand.

2.4.2 ARRIVALS

Pilots are reminded that expeditious exit from the runway enables ATC to apply minimum spacing on final approach that will result in maximum air traffic capacity and will reduce go-around occurrences.

ATC can suggest exit other than that preferred by crew - such information will be passed during final approach.

3 PROCEDURES APPLICABLE AT KRAKÓW JOHN PAUL II INTERNATIONAL AIRPORT

3.1 TAXIING PROCEDURES

TWY E not available for aircraft due to lack of edge lights and bad condition of surface.

TWY Z4, TWY Z5 and TWY Z6 are restricted to aircraft with a wingspan up to 52 m.

TWY T and TWY S are restricted to aircraft with a wingspan of 36 m.

Helicopters shall taxi to/from the apron in accordance with the marshaller's instructions.

Lowered friction coefficient occurs during and just after rainfall on TWYs and apron. Caution advised during taxiing.

Engine tests are allowed only on TWY B.

3.2 PARKING PROCEDURES

Aircraft parking only with wheels blocked by wheel chocks installed by a crew member or handling agent's authorized personnel according to a valid price list.

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

Between 0800-1600 (0700-1500) UTC[1)] the aerodrome is not available for civil ultralight aircraft.

[1)] - see GEN 2.1.

3.3 AIRCRAFT DE-ICING

De-icing of aircraft is designated on stands 22 and 26-30. De-icing of code D and E aircraft is possible on TWY W1. Conditions for use of the de-icing zone are as follows:

a. Łączność pomiędzy załogą statku powietrznego a kontrolerem TWR/GROUND na częstotliwości VHF 118,105 MHz (GROUND) lub 123,255 MHz (TWR).

b. Płaszczyzna przeznaczona jest dla statków powietrznych kodu ICAO A, B, C.

c. Chęć skorzystania z odladzania w wyznaczonej strefie załoga statku powietrznego zgłasza kontrolerowi TWR/GROUND oraz operatorowi obsługi naziemnej przed uzyskaniem zgody na push-back, power-back lub samodzielne odkołowanie ze stanowiska postojowego.

d. Zgłoszenie przez załogę statku powietrznego chęci przeprowadzenia odladzania statku powietrznego na wyznaczonej płaszczyźnie do odladzania następuje najpóźniej 20 minut przed ETOT lub CTOT.

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

f. Kołowanie do płaszczyzny odladzania odbywa się wyłącznie po uzyskaniu zgody od kontrolera TWR/GROUND. Wprowadzanie statku powietrznego na płaszczyznę odbywa się wyłącznie w asyście pojazdu FOLLOW ME.

g. Odladzanie statków powietrznych możliwe przy uruchomionych silnikach z zaciągniętymi hamulcami i w asyście koordynatora ruchu naziemnego (nie dotyczy statków powietrznych z wirującymi śmigłami).

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

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

a. Radio communication between crew and TWR/GROUND on VHF frequency 118.105 MHz (GROUND) or 123.255 MHz (TWR).

b. De-icing Zone is designated for ICAO Code A, B, C aircraft.

c. Request for de-icing in the designated zone is submitted by crew to TWR/GROUND and ground handling agent prior to be approved for push-back/ power-back or taxi from stand.

d. Request for de-icing must be submitted by crew not later than 20 minutes before ETOT or CTOT.

e. Caution must be exercised during taxiing due to slight amounts of de-deicing liquid remaining on the surface which may temporarily lower adhesion coefficient.

f. Taxing to De-icing Zone only when cleared by TWR/GROUND. Taxiing onto Deicing Zone only with assistance of FOLLOW ME vehicle.

g. De-icing is possible with engines and parking brakes turned on and when assisted by the marshaller (not applicable to aircraft with rotating propellers).

h. Crew must be notified by ground personnel when de-icing has been completed.

i. After de-icing has been completed, the crew follows instructions by TWR/GROUND controller.

3.4 INNE WYMAGANIA

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej - korzystanie z transportu naziemnego obowiązkowe.

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

3.4 OTHER REQUIREMENTS

Moving on the apron area (crew and passengers) possible only if accompanied by a ground service agent representative - use of surface transportation is obligatory.

Air carriers should ensure that KRAKÓW/Balice aerodrome has a towing bar for a specific aeroplane type. If there is no such towing bar available, an air carrier is obliged to have it on board or to use a push-back (towing) procedure agreed with the ground service agent.

3.5 OGRANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI LOTNISKA

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

3.5 LIMITATIONS IN AERODROME AVAILABILITY

Due to a long-standing use of the runway and its strength (see table EPKK AD 2.12.4), KRAKÓW/Balice aerodrome has introduced limitations. Before requesting a slot in accordance with AD 2.23.1, each air carrier intending to conduct operations on aeroplanes with ACN greater than RWY PCN (ACN>52) has to obtain from the aerodrome operator permission for overload operations. An air operator seeking the permission should provide the estimated number of intended operations, ACFT type, ACFT mass (maximum and minimum) and ACN (maximum and minimum) of the ACFT on which the intended operations are to be conducted. After obtaining permission and completing the overload operations, the ACFT operator will forward to the aerodrome operator weekly reports on the operating masses.

z nadmiernym obciążeniem operator będzie przekazywał raporty tygodniowe o masach operacyjnych do zarządzającego lotniskiem.

Wszelkie zapytania i raporty należy kierować do:
Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (H24)
E-mail: ops@krakowairport.pl
Tel.: +48-12-639-3305

Any enquiries and reports should be made to:
Airport Duty Officer (H24)
E-mail: ops@krakowairport.pl
Phone: +48-12-639-3305

EPKK AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU
EPKK AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku KRAKÓW/Balice powinni stosować procedury ograniczenia hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego w celu zmniejszenia poziomu hałasu lotniczego w bezpośredniej okolicy lotniska.

Odloty z RWY 07 i RWY 25 należy wykonywać zgodnie z opublikowanymi procedurami SID, szczególnie w zakresie ścisłego przestrzegania parametrów pierwszego zakrętu.

W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego zaleca się, aby odloty z RWY 07 oraz z RWY 25 wykonywać wg przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP1) zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom I - Procedury lotu, część I, dział 7.

1. Operators of aircraft conducting flight operations at KRAKÓW/Balice aerodrome shall follow noise abatement procedures adequate for the specific aircraft type for the purpose of reducing noise level in areas adjacent to the aerodrome.

Departures from RWY 07 and RWY 25 shall be performed according to the published SID procedures, especially in the scope of keeping strictly to parameters of the first turn.

If no noise abatement procedures adequate for the aircraft type are available, it is recommended that departures from RWY 07 and RWY 25 be performed in accordance with ICAO Noise Abatement Departure Procedure 1 (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 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

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

Celem techniki CDA jest zapewnienie załogom warunków do optymalizacji profilu podejścia do lądowania statku powietrznego, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi i w miarę możliwości zredukować zużycie paliwa i emisje atmosferyczne.

W zależności od natężenia ruchu lotniczego ATC zastosuje wektorowanie radarowe do końcowego podejścia z informacją o milach lotu do strefy przyziemienia (distance-to-go (DTG)).

W trakcie wektorowania radarowego załogi statków powietrznych powinny spodziewać się zniżania poniżej FL 80 w odległości 25 NM od strefy przyziemienia.

Jeżeli ATC nie poinstruuje inaczej, piloci powinni:

- na oraz przed pozycją z wiatrem utrzymywać czystą konfigurację statku powietrznego z wyjątkiem sytuacji, w których nie jest to możliwe np. ze względu na osiągi statku powietrznego;
- wykonywać podejście tak, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi z zachowaniem płynnego podejścia do lądowania.

2 CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

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

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

Depending on the air traffic congestion, ATC will use radar vectoring supplemented with information on miles remaining to the touchdown zone (distance-to-go (DTG)) for final approach.

During radar vectoring, aircraft crews shall expect descent below FL 80 within 25 NM to touchdown.

Unless instructed otherwise, the pilots shall:

- at and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance;
- perform approach so as the noise impact on the ground is reduced while continuous descent approach procedure is applied.

3 WYKONYWANIE LOTÓW W GODZINACH 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC[1)]

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

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na RWY 25.

Na lotnisku w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] obowiązuje całkowity zakaz wykonywania prób silników.

3 CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC[1)]

Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] engine tests are completely prohibited at the aerodrome.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] po zatrzymaniu na stanowisku postojowym i podpięciu zewnętrznego źródła zasilania (GPU), zasilanie z APU powinno zostać wyłączone. Uruchomienie APU powinno nastąpić nie wcześniej niż 20 minut przed ETD.

W celu zmniejszenia emisji hałasu, zaleca się ograniczenie wykorzystania rewersu silników, stosowanie wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu drogi startowej. Ograniczenia te nie obowiązują w sytuacjach awaryjnych.

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

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

4. **MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO**

4.1. Zarządzający lotniskiem KRAKÓW/Balice prowadzi ciągłe pomiary hałasu lotniczego w środowisku. System monitorowania hałasu lotniczego składa się z pięciu mobilnych punktów pomiarowych zlokalizowanych w otoczeniu lotniska KRAKÓW/Balice.

4.2. Operatorzy statków powietrznych posiadających transpondery ADS-B zobowiązani są do ich włączania w rejonie lotniska KRAKÓW/Balice (LTMA/UTMA KRAKÓW).

4.3. Zarządzający lotniskiem KRAKÓW/Balice prowadzi rejestr świadectw zdatności w zakresie hałasu dla statków powietrznych wykonujących operacje do/z lotniska KRAKÓW/Balice.

4.4. Wszyscy operatorzy cywilnych statków powietrznych operujący do/z lotniska KRAKÓW/Balice zobowiązani są do jednorazowego dostarczenia ważnego i potwierdzonego przez władze lotnicze właściwe dla kraju operatora świadectwa zdatności w zakresie hałasu dla każdego statku powietrznego, który będzie wykonywał operacje lotnicze do/z lotniska KRAKÓW/Balice.

4.5. Kopie świadectw, o których mowa powyżej oraz wszelkie zmiany do nich należy przesyłać pocztą, faksem lub pocztą elektroniczną do:

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o.
ul. kpt. M. Medweckiego 1
32-083 Balice
Tel.: +48-12-639-3301
Faks: +48-12-411-7977
E-mail: airport@krakowairport.pl

4.6. Świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w punkcie 2.21.4.3 powinno zawierać następujące dane:

- nazwę kraju i władz wystawiających certyfikat;
- numer;
- typ statku powietrznego;
- 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;

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] after stopping at the stand and connecting an external power supply (GPU), power supply from an APU should be switched-off. The APU should be started no earlier than 20 minutes before ETD.

In order to lower the noise level, it is recommended to avoid extensive reverse thrust, extend the landing roll and reduce take-off power by usage of the full length of the runway. These restrictions do not apply in emergency situations.

Aircraft moving under own power shall taxi on APNs with minimum engine power.

The working time of on-board equipment (including air conditioning), APU or the use of a GPU shall be reduced to the minimum.

4. **MONITORING THE AVIATION NOISE**

4.1. The operator of KRAKÓW/Balice aerodrome permanently monitors the aviation noise emitted into the environment. The Aviation Noise Monitoring System consists of 5 mobile measuring points located in the vicinity of KRAKÓW/Balice aerodrome.

4.2. The operators of aircraft equipped with ADS-B transponders are obliged to turn them on in the vicinity of KRAKÓW/Balice aerodrome (KRAKÓW LTMA/UTMA).

4.3. The operator of KRAKÓW/Balice aerodrome keeps noise certificate records of aircraft operating to/from KRAKÓW/Balice aerodrome.

4.4. All operators of civil aircraft operating to/from KRAKÓW/Balice aerodrome are obliged for single submission of a valid noise certificate for each aircraft operating to/from KRAKÓW/Balice aerodrome; such a certificate shall be confirmed by an appropriate aviation authority of the aircraft operator's state.

4.5. Copies of the aforementioned certificates and any amendments thereto shall be sent by mail, fax or e-mail to:

John Paul II International Airport Kraków - Balice Ltd.
ul. kpt. M. Medweckiego 1
32-083 Balice
Phone: +48-12-639-3301
Fax: +48-12-411-7977
E-mail: airport@krakowairport.pl

4.6. The noise certificate referred to in point 2.21.4.3 herein above shall include the following information:

- state and authority issuing the certificate;
- number;
- aircraft type;
- aircraft registration marks;
- aircraft manufacturer's number;
- engine(s) type and model;
- propeller type;
- additional noise attenuators;
- MTOW and MLW in kilograms;

- 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.

4.7. Świadectwo zdatności w zakresie hałasu musi być dostarczone w języku angielskim, a w przypadku polskiego przewoźnika - w języku polskim.
[1)] - patrz GEN 2.1.

- average noise level measured in reference points and expressed in EPNdB;
- allowed noise level in accordance with the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation - Environmental Protection, volume 1, part II expressed in EPNdB;
- basis of certification;
- confirmation that in respect of noise emission the aircraft meets the requirements of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, if the restrictions specified in the valid Flight Operation Instructions are fulfilled;
- signature of the officer issuing the certificate;
- date of issuance.

4.7. The noise certificate shall be drawn up in English or in Polish if the carrier is Polish.

[1)] - see GEN 2.1.

EPKK AD 2.22 PROCEDURY LOTU
EPKK AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

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

a. milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji,

b. stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i wzniesień,

c. węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej,

d. stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej.

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

APPLICABILITY OF UNITS OF MEASUREMENT

In order to facilitate air traffic within the KRAKÓW/Balice Terminal Control Area (KRAKÓW TMA), the air traffic control unit executing Approach Control function will use non-metric units of measurement (Non-SI) as follows:

a. nautical miles (NM) expressing distance in navigation,

b. feet (ft) expressing altitudes, heights and elevations,

c. knots (kt) expressing horizontal speed,

d. feet per minute expressing vertical speed.

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

1 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Jeżeli organ kontroli lotniska nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatujących statków powietrznych lecących w locie IFR powinny - tak szybko jak to możliwe - po starcie nawiązać łączność z ZBLIŻANIE KRAKÓW. Częstotliwość, na jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez WIEŻA KRAKÓW.

Załogi startujących statków powietrznych odbywających lot VFR powinny po starcie pozostawać na częstotliwości TWR KRAKÓW (123,255 MHz) i oczekiwać na dalsze instrukcje. Częstotliwość, na jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez WIEŻA KRAKÓW.

1 ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF

If not specified otherwise, crews of departing IFR flights should, as soon as possible after take-off, establish communication with KRAKÓW APPROACH. Frequency to be used will be given by KRAKÓW TOWER.

Crews performing VFR flights should after take-off remain on KRAKÓW TWR frequency (123.255 MHz) and stand by for further instructions. Frequency to be used will be given by KRAKÓW TOWER.

2 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA KRAKÓW zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the KRAKÓW TMA radar approach control service is provided.

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

W TMA KRAKÓW wprowadzono SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotniska KRAKÓW/Balice. Procedury RNAV STAR kończą się w pozycjach rozpoczęcia podejścia początkowego (IAF) dla RWY 07 oraz 25, z wyjątkiem procedur VOR RWY 07 oraz RWY 25, które nie są „dowiązane" do procedur RNAV STAR.

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

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

Ze względu na fakt, iż znaczący odsetek statków powietrznych wykonujących operacje na lotnisku KRAKÓW/Balice nie posiada uprawnień do wykonywania operacji RNAV 1 oraz biorąc pod uwagę, że wszystkie trajektorie procedur SID i STAR RNAV 1 przebiegają powyżej MSA/MVA oraz uwzględniając, że w TMA KRAKÓW jest zapewniony monitoring radarowy w celu poprawy/usprawnienia przepływu ruchu lotniczego i odciążenia kontrolerów ruchu lotniczego, dopuszcza się aby statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji RNAV 5 wykonywały loty zgodnie z trajektoriami procedur RNAV 1. Pozwoli to na znaczną redukcję łączności radiowo-telefonicznej. W tym zakresie obowiązują następujące warunki dodatkowe:

UWAGA 1:

Statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji RNAV 5, wyposażone w system RNAV 5 bez nawigacyjnej bazy danych i/lub wymagające ręcznego wprowadzenia danych trasy są wyłączone ze stosowania i wykorzystywania procedur RNAV 1. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji, należy ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC.

Dla takich statków powietrznych będzie zapewnione wektorowanie radarowe, zazwyczaj po trasie zgodnej z opublikowanymi procedurami. Takie statki powietrzne mogą również spodziewać się opóźnień lub wydłużenia trasy lotu podczas godzin szczytu ruchu lotniczego.

UWAGA 2:

Kontrolerzy ruchu lotniczego będą zachowywać szczególną uwagę podczas monitorowania ruchu niedopuszczonego do wykonywania operacji RNAV 1 (P-RNAV). W razie wystąpienia jakichkolwiek problemów będą stosować wektorowanie radarowe. Wszystkie procedury oczekiwania w TMA KRAKÓW wykonywane są zgodnie z instrukcjami ATC. Procedury te dostępne są również dla statków powietrznych niedopuszczonych do wykonywania operacji RNAV 1 (P-RNAV).

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

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

Minimum Radar Vectoring Altitudes within the KRAKÓW TMA are shown on ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - see page ENR 6.3.2-1.

Within the KRAKÓW TMA, RNAV 1 SID and STAR procedures have been introduced for each RWY of KRAKÓW/Balice aerodrome. The RNAV STAR procedures terminate at initial approach fixes (IAFs) for RWY 07 and RWY 25, except for VOR RWY 07 and RWY 25 procedures which are not linked to the RNAV STAR procedures.

RNAV SID and STAR procedures within the KRAKÓW TMA are designed in accordance with RNAV 1 criteria. RNAV 1 approval is required to conduct these procedures without any restrictions.

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

Due to the fact that significant percentage of traffic for KRAKÓW/Balice aerodrome is NOT RNAV 1 approved and all RNAV 1 SID and STAR trajectories are above MSA/MVA, also radar monitoring is provided within the KRAKÓW TMA; to enhance traffic flows and air traffic controllers' workload it is possible to follow and utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved aircraft. This will allow for high reduction in R/T communication. The following additional conditions apply:

REMARK 1:

RNAV 5 only approved aircraft equipped with RNAV 5 systems without navigation databases and/or requiring manual route data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures. In such circumstances ATC shall be advised upon first radio contact.

Radar vectoring will be provided, usually along published procedures. Such aircraft may expect delays or extended routing during peak hours.

REMARK 2:

Air traffic controllers will pay particular attention to monitor RNAV 1 (P-RNAV) not approved traffic. In case of any problems radar vectoring will be initiated. All holding patterns within the KRAKÓW TMA as directed by ATC. Holdings are available also for non-RNAV 1 (P-RNAV) approved aircraft.

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

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

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

2.1 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE IFR

2.1.1 PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ SID

Statki powietrzne wykonujące procedurę SID zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.

2.1.2 ZALECANA PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURY SID

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach wznosić się do poziomu lotu z FPL. Jeśli statek powietrzny był wektorowany radarowo, kontynuować lot przez 3 minuty zgodnie z przydzielonym kursem, a następnie bezpośrednio do najbliższego punktu FPL, wznosząc się do poziomu lotu z FPL.

2.1.3 PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ STAR

Statki powietrzne wykonujące procedurę STAR zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.

2.1.4 ZALECANA PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURY STAR

Ustawić transponder na 7600. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach skierować statek powietrzny bezpośrednio do DVOR/DME KAK i rozpocząć procedurę oczekiwania. Podczas oczekiwania wykonać zniżanie. Wykonać podejście do preferowanej drogi startowej w oparciu o VOR i wylądować.

3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

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

2.1 RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING IFR FLIGHT

2.1.1 PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT FLYING A SID

Aircraft flying a SID shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

2.1.2 RECOMMENDED PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A SID

Set the transponder to 7600 and continue following the last ATC clearance. After 3 minutes, climb to the FPL flight level. If the aircraft was radar vectored, continue for 3 minutes on the assigned heading, then proceed directly to the nearest FPL point, climbing to the FPL flight level.

2.1.3 PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT FLYING A STAR

Aircraft flying a STAR shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

2.1.4 RECOMMENDED PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A STAR

Set the transponder to 7600. Continue following the last ATC clearance. After 3 minutes proceed to the KAK DVOR/DME and hold. Descend in the holding pattern. Execute a VOR approach for the preferred runway and land.

3 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

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

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
BRAVO	501553N 0192605E	Bukowno Bukowno
DELTA	495125N 0200830E	Niedaleko Dobczyc Near Dobczyce
ECHO	500231N 0200552E	Elektrownia wodna na Wiśle Water power plant on the Vistula river
HOTEL	501905N 0191414E	Strzemieszyce - węzeł dróg S1 i 94 Strzemieszyce - intersection of roads S1 and 94
INDIA	500900N 0193800E	Krzeszowice - kopalnia na północ od miasta Krzeszowice - mine, north of the city
KILO	500300N 0194800E	Kryspinów - na południe od zbiornika wodnego Kryspinów - to the south of the water reservoir
LIMA	500811N 0200652E	Luborzyca Luborzyca
MIKE	502100N 0200200E	Miechów Miechów
OSCAR	501200N 0195300E	Smardzowice - kościół Smardzowice - church
ROMEO	495439N 0192446E	Niedaleko Radocza Near Radocza

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
SIERRA	495900N 0194900E	Skawina Skawina
UNIFORM	494731N 0194641E	Niedaleko Sułkowic Near Sułkowice
ZULU	500633N 0194646E	Zabierzów - czasza radaru Zabierzów - radar dome

3.2. Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

a. Wlot w CTR KRAKÓW/Balice i w TMA KRAKÓW odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwy organ ATC. Zezwolenie może być przekazane przez FIS KRAKÓW;

b. Jeżeli informator FIS KRAKÓW nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z właściwym organem ATC przed wlotem do przestrzeni kontrolowanej.

UWAGA:

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

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

UWAGA:

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

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

3.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

3.5.1. Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR KRAKÓW/Balice, wlot do CTR KRAKÓW/Balice jest zabroniony.

3.5.2. Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR KRAKÓW/ Balice i nastąpi utrata łączności w locie, należy:

a. w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **ZULU** przez **INDIA** lub **OSCAR** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska KRAKÓW/Balice;
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i lądowania;
- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **ZULU** do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

3.2. Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace

a. Entry into the KRAKÓW/Balice CTR and KRAKÓW TMA may be performed upon clearance issued by the relevant ATC unit. The clearance may be relayed by KRAKÓW FIS;

b. If not instructed otherwise by KRAKÓW FIS, radio communication shall be established with the relevant ATC unit before entering controlled airspace.

REMARK:

Arrivals/departures to/from KRAKÓW/Balice aerodrome from the south are possible only via **SIERRA** and **KILO** points.

3.3. In the case of congestion of air traffic, an aircraft flying under VFR may expect holding over one of the following points: **KILO** or **ZULU**. Holding procedure shall be conducted at an altitude not higher than 2000 ft AMSL, unless cleared otherwise by ATC.

REMARK:

Holding procedure over **KILO** point shall be performed to the west of the point, without crossing the motorway running east of the **KILO** point.

3.4. Departure within the KRAKÓW/Balice CTR, from a place other than KRAKÓW/ Balice aerodrome is possible after obtaining clearance from KRAKÓW TWR. If unable to establish two-way radio communication at the place of departure, it is obligatory to obtain clearance by means of telephone and after take-off radio communication with KRAKÓW TWR shall be established immediately.

3.5 RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

3.5.1. If radio communication fails before reaching the KRAKÓW/Balice CTR, entry is forbidden.

3.5.2. If radio communication fails in flight after obtaining clearance for entry into the KRAKÓW/Balice CTR, the crew shall:

a. during arrival and approaching from the northern side of the aerodrome:

- make an approach to reach **ZULU** point via **INDIA** or **OSCAR** and await visual signals from the aerodrome control tower of KRAKÓW/Balice aerodrome;
- show all aircraft navigation lights, warning and landing during arrival and holding;
- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over **ZULU** point until receiving a continuous green visual signal and then execute the shortest possible

- jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 10 minut nad punktem **ZULU** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

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

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

approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over **ZULU** point for 10 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

b. during arrival and approaching from the southern side of the aerodrome:

- make an approach to reach **KILO** via **SIERRA** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of KRAKÓW/Balice aerodrome;
- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival, approach and holding;
- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over **KILO** point until receiving a continuous green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the aerodrome control tower hold over **KILO** point for 10 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

3.6 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

a. lot może być wykonany wyłącznie w porze dziennej,

b. lot może być wykonany z dala od chmur i z widocznością terenu,

c. widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,

d. pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,

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

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

4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

3.6 SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in control zone (CTR) is obtained.

Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:

a. the flight can be performed during daytime only,

b. the flight can be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,

c. ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,

d. the ceiling is not less than 600 ft,

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

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

4 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko KRAKÓW/Balice wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 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.

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

5 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

Loty szkolne w CTR KRAKÓW/Balice mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR KRAKÓW.

Loty techniczne w CTR KRAKÓW/Balice mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR KRAKÓW.

5 TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

Training flights within the KRAKÓW/Balice CTR may be conducted after they have been notified by phone to KRAKÓW TWR and given ATC instructions.

Technical flights within the KRAKÓW/Balice CTR may be conducted after they have been notified by phone to KRAKÓW TWR and given ATC instructions.

6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

6 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

POSTANOWIENIA OGÓLNE

W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: “Low visibility procedures in operation”.

Na lotnisku EPKK procedury LVP dotyczą jedynie startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO).

Operacje startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO) mogą odbywać się wyłącznie na RWY 25.

Minima operacyjne dla lotniska EPKK wynoszą:

- RVR do startu większe bądź równe 350 m.

Operacje startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO) mogą odbywać się dla następujących wartości RVR:

- RVR TDZ większe bądź równe 350 m,
- RVR MID większe bądź równe 350 m,
- RVR END większe bądź równe 350 m.

Operacje startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO) są możliwe jedynie dla statków powietrznych o literze kodu A, B i C.

Podczas obowiązywania LVP, ruch statków powietrznych po płycie postojowej odbywa się wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

Elementy pola ruchu naziemnego dostępne do użytkowania przez statki powietrzne w czasie wykonywania startu (LVTO):

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

W przypadku wystąpienia przerwanego startu lub powrotu z drogi startowej na płytę postojową, statek powietrzny kołuje do końca RWY 25 i opuszcza ją w TWY F, gdzie oczekuje na pojazd FOLLOW ME.

GENERAL PROVISIONS

During LVP, special ATC procedures will be applied. Flight crews will be informed of the commencement of these procedures via radio. The following phraseology will be used: “Low visibility procedures in operation”.

At EPKK aerodrome LVP are applicable only to Low Visibility Take-Off (LVTO).

Low Visibility Take-Off (LVTO) is carried out only on RWY 25.

EPKK aerodrome operations minima are:

- RVR take-off more or equal 350 m.

Low Visibility Take-Off (LVTO) might be commenced for the following RVR values:

- RVR TDZ greater or equal 350 m,
- RVR MID greater or equal 350 m,
- RVR END greater or equal 350 m.

Low Visibility Take-Off (LVTO) is only available for code letter A, B and C aircraft.

During LVP aircraft movement on the apron is to be carried out only under the guidance of a FOLLOW ME car.

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

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

In case of aborted take-off or return from the RWY to APN, aircraft shall taxi until the end of RWY 25, exit into TWY F and wait for the FOLLOW ME vehicle.

6.1 Fazy przygotowania do wprowadzenia procedur ograniczonej widzialności

Faza przygotowania do wprowadzenia procedur ograniczonej widzialności rozpoczyna się, gdy RVR przynajmniej w jednym punkcie pomiarowym zmniejszy się do 800 m.

6.1 Preparation phases of Low Visibility Procedures introduction

LVP preparation phase will be commenced when at least one of the RVR reporting positions falls to 800 m.

6.2 Wprowadzanie procedur ograniczonej widzialności

Wprowadzanie procedur ograniczonej widzialności następuje, gdy wartość RVR przynajmniej w jednej części pomiarowej RWY zmniejszy się poniżej 550 m.

Informacja o wprowadzeniu LVP jest umieszczana w ATIS i ma treść: „Low visibility procedures in operation".

6.3 Odwołanie procedur ograniczonej widzialności

Odwołanie procedury ograniczonej widzialności następuje, gdy RVR we wszystkich częściach pomiarowych drogi startowej wzrośnie do 600 m lub więcej oraz z tendencją rosnącą.

6.4 Zawieszenie procedur ograniczonej widzialności

Procedury LVP są zawieszane w przypadku zaistnienia na lotnisku zdarzeń mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych, takich jak:

- utraty łączności z pojazdem znajdującym się w polu manewrowym;
- stwierdzenia utraty orientacji przez załogę statku powietrznego lub kierującego pojazdem podczas ruchu po polu manewrowym;
- stwierdzenia awarii oświetlenia nawigacyjnego oraz podświetlanych znaków pionowych w polu naziemnego ruchu lotniczego;
- zaistnienia konieczności wyjazdu w pole manewrowe służb technicznych lotniska;
- uzyskania informacji o wystąpieniu lub prawdopodobieństwie wystąpienia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem lub ptakiem;
- zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.

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

6.2 Initiation of Low Visibility Procedures

LVP will be commenced when at least one of the RVR reporting positions falls below 550 m.

Information about the initiation of LVP is included in ATIS message: "Low visibility procedures in operation".

6.3 Termination of Low Visibility Procedures

LVP will be terminated when RVR in all RWY reporting positions increases to 600 m or more with an increasing tendency.

6.4 Suspension of Low Visibility Procedures

LVP Procedures are suspended in the event of occurrences that might have an impact on aeronautical operations safety, such as:

- loss of radio communication with a vehicle in the manoeuvring area;
- loss of orientation stated by the aircraft crew or the vehicle driver while moving in the manoeuvring area;
- failure of navigation lights and illuminated mandatory signs in the movement area;
- a necessity for aerodrome technical services to enter the manoeuvring area;
- receiving information of occurrence or the probability of occurrence of an aircraft collision with an animal or a bird;
- other occurrence that might have an impact on the aeronautical operations safety in the low visibility conditions.

Information on LVP suspension is in ATIS message: „Low visibility procedures suspended".

EPKK AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE
EPKK AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Obsługa osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą na zasadach i warunkach określonych w "Opłacie PRM"[1)] lotniska KRAKÓW/Balice (dostępnej na stronie internetowej www.krakowairport.pl).

[1)] Opłata za osoby o ograniczonej sprawności ruchowej na lotnisku KRAKÓW/Balice.

1 KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW

1.1. Lotnisko KRAKÓW/Balice począwszy od dnia 29 marca 2020 roku jest lotniskiem koordynowanym (Poziom 3 wg IATA) całodobowo w obu sezonach rozkładowych.

1.2. Wykonanie operacji lotniczej na lotnisku KRAKÓW/Balice wymaga wcześniejszego uzyskania przydziału czasu na start lub lądowanie (slotu) od koordynatora rozkładów lotów.

1.3. Koordynacją rozkładów lotów objęte są operacje statków powietrznych w lotach IFR oraz VFR, z wyjątkiem lotów statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.

Handling of disabled persons and persons with reduced mobility travelling by air on terms and conditions described in the KRAKÓW/Balice aerodrome document "PRM Charge"[1)] (available at www.krakowairport.pl).

[1)] Charge for persons with reduced mobility at KRAKÓW/Balice aerodrome.

1 FLIGHT SCHEDULE COORDINATION

1.1. KRAKÓW/Balice aerodrome, as of 29 March 2020, is a coordinated airport (Level 3 according to IATA) 24 hours a day in both schedule seasons.

1.2. Landing or take-off at KRAKÓW/Balice aerodrome may be carried out only upon assignment of a slot by the flight schedule coordinator.

1.3. The flight scheduling coordination is applicable to IFR and VFR flights with the exception of state aircraft flights, emergency landings, humanitarian flights and rescue helicopter flights.

1.4. PANSA Airport Coordination jest powołanym koordynatorem rozkładów lotów dla lotniska KRAKÓW/Balice. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie muszą być kierowane bezpośrednio do PANSA Airport Coordination. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie przez operatorów lotnictwa ogólnego powinny być przygotowane przez agenta handlingowego danego operatora lotniczego na lotnisku.

PANSA Airport Coordination,
ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa
E-mail (zgłoszenia slotowe w formacie SCR lub GCR):
scr@pansa-coord.org
E-mail (ogólne zapytania):
slot@pansa.pl
Telefon: +48-603-413-092
Strona internetowa: https://www.pansa.pl/en/airport-coordination/
Godziny pracy koordynatora:
MON SUN: 0600 – 1800 (0500 - 1700) UTC[1)]
Poza godzinami pracy koordynatora także do wiadomości: ooh@pansa.pl

[1)] - patrz GEN 2.1.

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

1.6. Przydział czasu na start lub lądowanie podlega opłacie na rzecz koordynatora rozkładów lotów, w wysokości określanej przed każdym sezonem lotów i publikowanej na stronach Urzędu Lotnictwa Cywilnego, koordynatora rozkładów lotów i portu lotniczego.

2 ZEZWOLENIE NA PARKOWANIE SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH NA PŁYCIE WOJSKOWEJ

2.1. Niezależnie od uzyskania zgody na lot, należy ubiegać się o udzielenie zezwolenia na postój krajowych i zagranicznych wojskowych statków powietrznych na płycie wojskowej. Wymagane jest zgłoszenie zamiaru postoju statku powietrznego na wojskowych płaszczyznach postojowych z wyprzedzeniem minimum 48 HR w formie PPR.

Pełna procedura PPR oraz formularz PPR dostępne są na stronie 8. Bazy Lotnictwa Transportowego https://8bltr.wp.mil.pl/ w zakładce „POZOSTAŁE”.

3 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY

1.4. PANSA Airport Coordination is the appointed flight scheduling coordinator for KRAKÓW/Balice aerodrome. Slot requests shall be submitted directly to PANSA Airport Coordination. Slot requests of General Aviation operators shall be prepared by a handling agent of a given aircraft operator at the aerodrome.

PANSA Airport Coordination,
ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa
E-mail (slot requests in SCR or GCR format):
scr@pansa-coord.org
E-mail (general queries):
slot@pansa.pl
Phone: +48-603-413-092
Website: https://www.pansa.pl/en/airport-coordination/
Coordinator’s working hours:
MON SUN: 0600 – 1800 (0500 - 1700) UTC[1)]
Outside the coordinator’s working hours also send a copy to: ooh@pansa.pl

[1)] - see GEN 2.1.

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

1.6. Slot allocation shall be subject to the payment of a fee to the flight scheduling coordinator at the rates decided before each scheduling season and published on Civil Aviation Authority’s, flight scheduling coordinator’s and airport’s websites.

2 PERMISSION FOR MILITARY AEROPLANES TO PARK ON THE MILITARY APRON

2.1. Irrespective of the clearance for flight, the parking of domestic and foreign military aircraft on the military apron is subject to prior permission. The intention to park an aircraft on the military parking surfaces shall be notified using a PPR procedure with 48 HR notice.

The full PPR procedure and request form are available on the website of the 8th Airlift Base https://8bltr.wp.mil.pl/ in the tab “POZOSTAŁE”.

3 GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	500432.33	0194611.62	27	500441.16	0194726.42	53	500430.39	0194759.45
2	500431.91	0194608.60	28	500442.36	0194723.57	54	500429.04	0194758.04
3	500429.66	0194606.34	29	500441.93	0194720.51	55	500427.42	0194758.58
4	500428.29	0194606.81	30	500443.03	0194728.41	56	500426.39	0194800.75
5	500424.03	0194608.25	31	500443.48	0194731.66	57	500428.02	0194812.31
6	500423.06	0194610.62	32	500436.33	0194745.77	58	500428.83	0194813.51
7	500424.36	0194619.95	33	500436.35	0194745.92	59	500430.80	0194814.44
8	500428.01	0194646.06	34	500437.86	0194756.79	60	500432.28	0194815.13
9	500428.47	0194649.34	35	500437.88	0194756.92	61	500433.06	0194815.21
10	500429.68	0194650.95	36	500438.54	0194801.65	62	500437.21	0194813.81
11	500430.40	0194651.00	37	50043861	0194802.12	63	500435.86	0194812.46

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
12	500434.70	0194651.34	38	500439.82	0194810.83	64	500435.82	0194812.18
13	500436.05	0194651.44	39	500439.84	0194811.00	65	500434.68	0194803.99
14	500437.48	0194648.57	40	500441.28	0194812.44	66	500435.07	0194814.54
15	500437.04	0194645.42	41	500441.37	0194812.41	67	500430.53	0194800.40
16	500436.64	0194651.49	42	500442.89	0194811.90	68	500430.39	0194759.38
17	500438.17	0194653.52	43	500447.13	0194810.48	69	500429.37	0194758.01
18	500438.45	0194655.52	44	500448.47	0194807.47	70	500427.83	0194758.44
19	500429.02	0194653.33	45	500447.99	0194804.03	71	500427.41	0194758.59
20	500429.51	0194656.85	46	500438.97	0194813.22	72	500426.39	0194800.58
21	500431.57	0194711.61	47	500438.58	0194813.35	73	500425.87	0194757.05
22	500433.69	0194726.83	48	500433.65	0194815.02	74	500425.48	0194754.28
23	500433.73	0194727.08	49	500432.38	0194813.63	75	500426.35	0194752.20
24	500435.21	0194728.44	50	500432.22	0194812.42	76	500426.95	0194752.00
25	500435.66	0194728.28	51	500432.18	0194812.17	77	500428.54	0194751.47
26	500439.48	0194727.00	52	500430.53	0194800.41			

EPKK AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPKK AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	*Pages*
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPKK 2 - 1
AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO	AD 2 EPKK 4 - 1
HOT SPOT	AD 2 EPKK 4 - 3
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 07, RWY 25	AD 2 EPKK 6 - 1
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 25)	AD 2 EPKK 7 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 07)	AD 2 EPKK 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 25)	AD 2 EPKK 8 - 5
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 07)	AD 2 EPKK 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 25)	AD 2 EPKK 10 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS or LOC) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKK 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 07 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKK 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKK 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 07 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKK 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPKK 12 - 11
VISUAL OPERATION CHART	AD 2 EPKK 13 - 1

EPKK AD 2.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)

EPKK AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Brak penetracji.	No penetrations.

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

EPKT - KATOWICE - PYRZOWICE

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	502827N 0190448E na TWY H4. on TWY H4.
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	34 km (18,4 NM), BRG 015° GEO. 34 km (18.4 NM), BRG 015° GEO.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	1008 ft / 25.9°C
4	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** **Geoid undulation at AD ELEV PSN**	132 ft
5	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** **MAG VAR/Annual Change**	6° E (2022) / 8' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. Al. Korfantego 38 40-161 Katowice Port Lotniczy: Katowice Airport 42-625 Ożarowice ul. Wolności 90 +48-32-392-7202 +48-32-392-7262 (Dyżurny Portu) +48-602-746-066 (Dyżurny Portu - kom.) +48-32-392-7376 (faks) SITA: KTWADXH AFS: EPKTYDYX E-mail: ktw@gtl.com.pl E-mail: dop@gtl.com.pl (Dyżurny Portu) http://www.katowice-airport.com
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Upper Silesian Aviation Group Al. Korfantego 38 40-161 Katowice Airport: Katowice Airport 42-625 Ożarowice ul. Wolności 90 SITA: KTWADXH AFS: EPKTYDYX +48-32-392-7202 Duty Officer: +48-32-392-7262 Duty Officer - mobile: +48-602-746-066 Fax: +48-32-392-7376 E-mail: ktw@gtl.com.pl E-mail: dop@gtl.com.pl (Duty Officer)

EPKT AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPKT AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	**Środki załadowcze** **Cargo-handling facilities**	Kompletny sprzęt do obsługi samolotów szerokokadłubowych i wąskokadłubowych. Full equipment for handling of wide-body and narrow-body aeroplanes.
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1 Olej: NIL Fuel: JET A-1 Oil: NIL
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	Cysterny samochodowe:Jet A-1: 1 x 18000 l, 4 x 35000 l, 3 x 40000 l, 4 x 60000 l. Tank trucks:Jet A-1: 1 x 18000 l, 4 x 35000 l, 3 x 40000 l, 4 x 60000 l.
4	**Urządzenia do odladzania** **De-icing facilities**	5 pojazdów 5 vehicles
5	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** **Hangar space for visiting aircraft**	NIL
6	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** **Repair facilities for visiting aircraft**	Obsługa liniowa:/Obsługa bazowa: B737, A318/319/320/321, ERJ145/170/175/190, ATR42/72, DHC-8 400 Line maintenance:/Base maintenance: B737, A318/319/320/321, ERJ145/170/175/190, ATR42/72, DHC-8 400
7	**Uwagi** **Remarks**	**Agenci obsługi naziemnej:** Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice Obsługa General Aviation Tel: +48-32-763-1343/1345 Tel. kom.: +48-606-763-247 (H24) +48-660-733-566 Faks: +48-32-392-7376 E-mail: ops@gtl.com.pl businessjet.ktw@gtl.com.pl LS Airport Services ul. Gordona Bennetta 2b, 02-159 Warszawa Obsługa pasażerska: Tel.: +48-32-392-7298 Tel. kom.: +48-602-306-766 SITA: KTWOPXH, KTWHDXH E-mail: paxktw@lsas.aero Obsługa operacyjna: Tel.: +48-32-392-7159 Tel. kom.: +48-660-516-009 E-mail: opsktw@lsas.aero Częstotliwość agenta obsługi naziemnej: 131,455 MHz Częstotliwość w trakcie odladzania statków powietrznych: 131,580 MHz Znak wywoławczy: “HANDLING KATOWICE” Pełen zakres usług za wyjątkiem obsługi materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka klasy 7 oraz materiałów radioaktywnych. Obsługa liniowa: LS Technics Sp. z o.o. ul. Centralna 5, 42-625 Ożarowice Tel. kom.: +48-608-059-269 E-mail: mx@lst.aero

Obsługa bazowa:
LS Technics Sp. z o.o.
ul. Centralna 5, 42-625 Ożarowice
Tel. kom.: +48 734 827 088
E-mail: mx.base.ktw@lst.aero

STAR EXECUTIVE Sp. z o.o.
ul. Leopolda Staffa 7, 41-215 Sosnowiec
Obsługa General Aviation
Hangarowanie
Sprzątanie/mycie statków powietrznych
Tel. kom.: +48-602-258-082 (H24),
+48-608-445-008
E-mail: ops@starexecutive.aero
handling@starexecutive.aero
WELCOME Airport Services Sp.z o.o.
ul. Żwirki i Wigury 1, 00-960 Warszawa
Oddział w Katowicach
Port Lotniczy Katowice, 42-625 Ożarowice
Tel./faks: +48-32-392-7427
Tel. kom.: +48-506-006-225
E-mail: ktw-handling@welcome-as.pl
SITA: KTWOOXH
Częstotliwość agenta obsługi naziemnej: 131,415 MHz
Znak wywoławczy: „WELCOME HANDLING”
Pełen zakres usług za wyjątkiem obsługi materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka oraz materiałów radioaktywnych.
Dostawcy paliw:
Air BP Aramco Polska Sp. z o.o
Al. Grunwaldzka 472B
80-309 Gdańsk
Tel. kom.: +48-514-894-192, +48-514-894-166
E-mail: dystrybucja.katowice@airbparamco.com
WWW: www.airbparamco.com
Godziny pracy: 0500-2100 (0400-2000) UTC [1)]
Akceptowalne są następujące formy płatności:
1. Karty płatnicze: VISA, VISA Electron, MasterCard, MasterCard Electronic, Maestro, Diners Club, JCB;
2. Karty paliwowe: AirBP.
ORLEN Aviation Sp. z o.o.
ul. J. Gordona Bennetta 2 02-159 Warszawa
Tel. kom.: +48-723-633-355
E-mail: filia.ktw@orlen.pl
WWW: www.orlenaviation.pl
Godziny pracy: H24
Poza podanymi godzinami tankowanie możliwe po skontaktowaniu się z danym operatorem paliwowym 6 HR przed planowaną operacją.
[1)] - patrz GEN 2.1.

Unimot Aviation Sp. z o. o.
ul. Domaniewska 37/2.43
02-672 Warszawa
Tel. kom.: +48-602-236-340
E-mail: ktw.aviation@unimot.pl

Handling agents:
Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.
Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice
Services for General Aviation Customers
Phone: +48-32-763-1343/1345

		Mobile: +48-606-763-247 (H24), +48-660-733-566 Fax: +48-32-392-7376 E-mail: ops@gtl.com.pl businessjet.ktw@gtl.com.pl LS Airport Services ul. Gordona Bennetta 2b, 02-159 Warszawa Passenger handling: Phone: +48-32-392-7298 Mobile: +48-602-306-766 SITA: KTWOPXH, KTWHDXH E-mail: paxktw@lsas.aero Operations: Phone: +48-32-392-7159 Mobile: +48-660-516-009 E-mail: opsktw@lsas.aero Handling agent frequency: 131.455 MHz De-icing frequency: 131.580 MHz Call-sign: "HANDLING KATOWICE" A full range of services, except for the handling of high-risk class 7 dangerous goods and radioactive materials. Line maintenance: LS Technics Sp. z o.o. ul. Centralna 5, 42-625 Ożarowice Mobile: +48-608-059-269 E-mail: mx@lst.aero Base maintenance: LS Technics Sp. z o.o. ul. Centralna 5, 42-625 Ożarowice Mobile: +48 734 827 088 E-mail: mx.base.ktw@lst.aero STAR EXECUTIVE Ltd. ul. Leopolda Staffa 7, 41-215 Sosnowiec General Aviation handling Hangarage Aircraft deep clean/ wet/ dry wash Mobile: +48-602-258-082 (H24), +48-608-445-008 E-mail: ops@starexecutive.aero handling@starexecutive.aero WELCOME Airport Services Sp. z o.o. ul. Żwirki i Wigury 1, 00-960 Warszawa Department in Katowice Port Lotniczy Katowice, 42-625 Ożarowice Phone/fax: +48-32-392-7427 Mobile: +48-506-006-225 E-mail: ktw-handling@welcome-as.pl SITA: KTWOOXH Handling agent frequency: 131.415 MHz Call-sign: „WELCOME HANDLING" A full range of services, except for the handling of high-risk dangerous goods and radioactive materials. **Fuel suppliers:** Air BP Aramco Polska Sp. z o.o Al. Grunwaldzka 472B 80-309 Gdańsk Mobile: +48-514-894-192, +48-514-894-166 E-mail: dystrybucja.katowice@airbparamco.com WWW: www.airbparamco.com Operational hours: 0500-2100 (0400-2000) UTC [1)]

		The following forms of payment are accepted: 1. Payment cards: VISA, VISA Electron, MasterCard, MasterCard Electronic, Maestro, Diners Club, JCB; 2. Fuel carnets: AirBP. ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2 02-159 Warszawa Mobile: +48-723-633-355 E-mail: filia.ktw@orlen.pl WWW: www.orlenaviation.pl Operational hours: H24 Outside given hours fueling available after prior consultation with fuel operators 6 HR before planned flights. [1)] - see GEN 2.1. Unimot Aviation Sp. z o. o. ul. Domaniewska 37/2.43 02-672 Warszawa Mobile: +48-602-236-340 E-mail: ktw.aviation@unimot.pl

EPKT AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW
EPKT AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	**Hotele** **Hotels**	Hotele i ośrodki turystyczne w pobliżu lotniska (odległość do 12 km). Hotels and tourist centres in the vicinity of the aerodrome (up to 12 km).
2	**Restauracje** **Restaurants**	Restauracje, bufety na lotnisku. Restaurants, snack-bars at the aerodrome.
3	**Środki transportu** **Transportation**	Autobusy linii lotniczych, autobusy miejskie, taksówki, wypożyczalnie samochodów. Airline bus shuttles, municipal buses, taxi, car rentals.
4	**Pomoc medyczna** **Medical facilities**	Punkt pierwszej pomocy medycznej na lotnisku. Szpitale w pobliżu lotniska (do 20 km). First-aid room at the aerodrome. Hospitals in the vicinity of the aerodrome (distance up to 20 km).
5	**Usługi bankowe i pocztowe** **Bank and Post office**	Bank: Bank, kantory wymiany walut, bankomat. Poczta: W terminalu pasażerskim. Bank: Bank, exchange offices, cash dispenser. Post: In the passenger terminal.
6	**Informacja turystyczna** **Tourist office**	NIL
7	**Uwagi** **Remarks**	Urządzenie Ambulift dla niepełnosprawnych ruchowo pasażerów. Ambulift device for disabled passengers.

EPKT AD 2.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE
EPKT AD 2.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	**Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej** **Aerodrome category for firefighting**	CAT 8 ICAO (CAT 10 O/R.) CAT 8 ICAO (CAT 10 O/R.)
2	**Wyposażenie ratownicze**	Pojazdy ratowniczo-gaśnicze – 5,

	Rescue equipment	ambulans – 1, ruchome stanowisko dowodzenia, sprzęt ratownictwa technicznego, ruchomy magazyn medyczny z wyposażeniem dla około 150 poszkodowanych. Fire and rescue vehicles – 5, ambulance – 1, mobile command post, technical rescue equipment, mobile medical store with equipment for approximately 150 injured persons
3	**Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych** **Capability for removal of disabled aircraft**	Zarządzający lotniskiem posiada podpisaną umowę z podmiotem zewnętrznym na usuwanie unieruchomionych statków powietrznych o maksymalnych parametrach odpowiadających 8 kategorii lotniska w zakresie ratowniczo-gaśniczym włącznie. Aerodrome operator has signed a contract for removal of disabled aircraft with external operator with maximum parameters at 8 aerodrome category for fire fighting.
4	**Uwagi** **Remarks**	Możliwość czasowego podniesienia ochrony przeciwpożarowej lotniska do CAT 10 ICAO na czas operacji. Wniosek należy kierować do dyżurnego operacyjnego portu (e-mail: dop@gtl.com.pl). AD category for firefighting may be temporarily increased to CAT 10 ICAO during the operation. Requests to be submitted to Airport Duty Officer (e-mail: dop@gtl.com.pl).

EPKT AD 2.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA
EPKT AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	**Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania** **Type(s) of clearing equipment**	pług lotniskowy 9 m - 7, pług lotniskowy 6 m - 2, pług drogowy 2,55 m - 2, opryskiwacz środków do odladzania 24 m/6000 l - 1, opryskiwacz środków do odladzania 36 m/12000 l - 1, opryskiwacz środków chemicznych 26 m/3000 l - 1, wirnikowy pług odśnieżny - 3, pojazd wielofunkcyjny (oczyszczarka, pług, oprysk) - 1, zamiatarka z opcją zimowej szczotki walcowej - 1, koparko-ładowarka - 1. runway snow plough 9 m - 7, runway snow plough 6 m - 2, road snow plough 2.55 m - 2, de-icing sprayer 24 m/6000 l - 1, de-icing sprayer 36 m/12000 l - 1, chemical sprayer 26 m/3000 l - 1, rotor snow blower - 3, multifunction vehicle (sweeper, plough, sprayer) - 1, sweeper with winter roller brush option - 1, excavator - 1.
2	**Kolejność oczyszczania** **Clearance priorities**	1. RWY; 2. TWY (L, H2, B, E3, E2, E1, E0, T, N); 3. Stanowisko postojowe przydzielone dla ACFT; 4. APN (1, 2, 3); 5. APN (4, 6); 6. Pozostałe TWY. W razie zaistnienia specjalnych okoliczności, wymieniona wyżej kolejność może ulec zmianie, z wyjątkiem RWY w użyciu.

		1. RWY; 2. TWYs (L, H2, B, E3, E2, E1, E0, T, N); 3. ACFT stand on APN allocated to ACFT; 4. APN (1, 2, 3); 5. APN (4, 6); 6. Other TWYs. Due to special local circumstances, the above described sequence may be changed with the exception of RWY in use.
3	**Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego** **Use of material for movement area surface treatment**	Do odśnieżania, odladzania i zapobieganiu oblodzeniu pola ruchu naziemnego stosowane są środki: - KFOR, dla płynów mrówczanu potasu, - NAFO, dla stałych składników mrówczanu sodu. The following substances are used on movement area for snow removal, de-icing and anti-icing: - KFOR, for potassium formate fluids, - NAFO, for sodium formate solids.
4	**Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych** **Specially prepared winter runways**	NIL
5	**Uwagi** **Remarks**	1. Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM i ATIS. 2. Informacje o krytycznych zwałach śniegu przy krawędziach drogi startowej, od wysokości 40 cm będą publikowane w depeszach SNOWTAM. 3. Procedury dla operacji w warunkach zimowych patrz AD. 2.20.6. 4. Odladzanie statków powietrznych patrz AD 2.20.7. 1. Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM and ATIS. 2. Information on critical snowbanks at RWY edges from 40 cm high will be published by SNOWTAM. 3. Winter operation procedures see AD. 2.20.6. 4. Aircraft de-icing see AD 2.20.7.

EPKT AD 2.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA
EPKT AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA

1 **Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych**
Designation, surface and strength of aprons

Oznaczenie APN Designator of APN	Rodzaj nawierzchni Surface	Nośność nawierzchni Strength	RMK
APN 1	CONC	PCN 70/R/B/W/T	NIL
APN 2 (de-icing)	CONC	PCN 70/R/B/W/T	NIL
APN 3 (cargo)	CONC	PCN 70/R/B/W/T	NIL
APN 4 (GA)	CONC	PCN 70/R/A/W/T	NIL
APN 6 (GA)	ASPH	PCN 41/F/B/W/T	NIL
Stand 40	CONC	PCN 50/R/B/W/T	NIL

2 **Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania**
Designation width, surface and strength of taxiways

Oznaczenie TWY Designator of TWY	Szerokość Width	Rodzaj nawierzchni Surface	Nośność nawierzchni Strength	RMK
A	20.0 m	CONC	PCN 63/R/B/W/T	NIL
B	28.0 m	CONC	PCN 70/R/B/W/T	NIL
D	23.0 m	CONC	PCN 70/R/B/W/T	NIL

		Oznaczenie TWY Designator of TWY	Szerokość Width	Rodzaj nawierzchni Surface	Nośność nawierzchni Strength	RMK
		E0	23.0 m	CONC	PCN 70/R/B/W/T	NIL
		E1	23.0 m	CONC	PCN 70/R/B/W/T	NIL
		E2	23.0 m	CONC	PCN 70/R/B/W/T	NIL
		E3	23.0 m	CONC	PCN 70/R/B/W/T	NIL
		F	35.0 m	ASPH	PCN 70/F/B/W/T	NIL
		H1	11.0 m	CONC	PCN 70/R/A/W/T	NIL
		H2	23.0 m	ASPH	PCN 70/F/B/W/T	NIL
		H3	23.0 m	ASPH	PCN 70/F/A/W/T	NIL
		H4	23.0 m	ASPH	PCN 70/F/A/W/T	NIL
		H5	23.0 m	ASPH	PCN 70/F/A/W/T	NIL
		L	32.0 m	ASPH	PCN 70/F/B/W/T	NIL
		N	23.0 m	ASPH	PCN 70/F/B/W/T	NIL
		S	32.0 m	ASPH	PCN 70/F/B/W/T	NIL
		T	28.0 m	ASPH	PCN 70/R/B/W/T	NIL
		U	11.0 m	ASPH	PCN 70/F/C/W/T	NIL

3	**Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza** **Location and elevation of altimeter checkpoints**	APN 1: (stanowiska 1-5) ELEV 987 ft, APN 1: (stanowiska 6-29) ELEV 984 ft, APN 1: (stanowiska 31-39) ELEV 994 ft, APN 2: (stanowiska 70-72) ELEV 1014 ft, APN 3: ELEV 1001 ft, APN 4 (GA): ELEV 974 ft, APN 6 (GA): ELEV 983 ft. APN 1: (stand 1-5) ELEV 987 ft, APN 1: (stand 6-29) ELEV 984 ft, APN 1: (stand 31-39) ELEV 994 ft, APN 2: (stand 70-72) ELEV 1014 ft, APN 3: ELEV 1001 ft, APN 4 (GA): ELEV 974 ft, APN 6 (GA): ELEV 983 ft
4	**Lokalizacja punktów sprawdzania VOR** **Location of VOR checkpoints**	- stanowisko 70 (114,800 MHz, 106°, 0,78 NM); - stanowisko 71 (114,800 MHz, 109°, 0,78 NM); - stanowisko 72 (114,800 MHz, 104°, 0,78 NM). - stand 70 (114.800 MHz, 106°, 0.78 NM); - stand 71 (114.800 MHz, 109°, 0.78 NM); - stand 72 (114.800 MHz, 104°, 0.78 NM).
5	**Pozycja punktów kontroli wskazań INS** **Position of INS checkpoints**	Patrz AD 2 EPKT 4-1, 4-3. See AD 2 EPKT 4-1, 4-3.
6	**Uwagi** **Remarks**	NIL

EPKT AD 2.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE
EPKT AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	**Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/**	1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się ze: - świateł linii centralnej TWY (patrz punkt 2.15.3), - świateł pośredniego miejsca oczekiwania, - poprzeczek zatrzymania,

	parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych **Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands**	- świateł ochronnych drogi startowej, - podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. 2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składający się ze: - świateł prowadzenia na stanowiska postojowe: 12-15, 21-23, 27, 29 oraz 80-94, - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu, - podświetlanych pionowych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych. 1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWY consisting of: - TWY centre line lights (see point 2.15.3), - intermediate holding position lights, - stop-bars, - runway guard lights, - illuminated mandatory and information signs and markings. 2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of: - ACFT centre line lights on stands: 12-15, 21-23, 27, 29 and 80-94, - aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings, - illuminated signs with parking stand numbers.
2	**Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania** **RWY and TWY markings and lights**	Oznakowanie dzienne: RWY: THR 08 i 26, tożsamości RWY, osi, krawędzi, stref przyziemienia, punktów celowania, zawracania. TWY: osi, krawędzi, miejsc oczekiwania przed RWY, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki informacyjne. Światła: RWY: patrz pkt 2.14. TWY: patrz pkt 2.15.3. Marking aids: RWY: THR 08 and 26, RWY designation, centre line, edge, touchdown zones, aiming points, turn pad. TWY: centre line, edge, RWY holding position, intermediate holding position, information signs. Lights: RWY: see point 2.14. TWY: see point 2.15.3.
3	**Poprzeczki zatrzymania** **Stop bars**	TWY: L, N, S, T. TWY: L, N, S, T.
4	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** **Other RWY protection measures**	NIL
5	**Uwagi** **Remarks**	1.TWY N jest wyposażona w światła RETIL. 2.TWY L, N, S, T na odcinku 47 m przed poprzeczką zatrzymania posiadają wzmocnione oznakowanie linii środkowej drogi kołowania zgodnie z CS ADR-DSN.L.570. 3.Oznakowanie poziome do zawracania na THR 08 wykonane dla samolotu kodu D ICAO. 1. TWY N is equipped with RETIL lights. 2. TWYs L, N, S, T over a distance of 47 m before runway holding position have enhanced taxiway centre line marking according to CS ADR-DSN.L.570. 3. Horizontal markings for turn back track on THR 08 designed for ICAO code D aircraft.

EPKT AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE

EPKT AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Dane o przeszkodach w Strefie 2 udostępnione są jedynie w postaci: zbioru danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD – cyfrowych danych o przeszkodach dla Strefy 2 (.csv). Dane te obejmują jedynie przeszkody przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPKT AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPKT AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** **Name of the associated meteorological office**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Katowice - Pyrzowice. Aeronautical Meteorological Station Katowice - Pyrzowice.
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** **Hours of service/MET office outside hours**	H24
3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** **Office responsible for TAF preparation/ period of validity**	Biuro Prognoz Meteorologicznych Kraków 24 HR Meteorological Forecasting Office in Kraków 24 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **Availability of the TREND forecasts/interval of issuance**	NIL
5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna: Tel.: +48-32-284-5056 Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie: Tel.: +48-12-639-8151 Aeronautical Meteorological Station: Phone: +48-32-284-5056 Meteorological Forecasting Office in Kraków: Phone: +48-12-639-8151
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN

7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefon, internet. Phone, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR KATOWICE, APP KRAKÓW KATOWICE TWR, KRAKÓW APP
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Katowice - Pyrzowice Tel.: +48-32-284-5056 Tel. kom.: +48-503-122-814 E-mail: lsm.pyrzowice@imgw.pl Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl Aeronautical Meteorological Station Katowice - Pyrzowice Phone: +48-32-284-5056 Mobile: +48-503-122-814 E-mail: lsm.pyrzowice@imgw.pl Meteorological Forecasting Office in Kraków Phone: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPKT AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPKT AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
08	2880	2880	3200	3200	NIL
08	2140	2140	2460	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY N
26	3200	3200	3200	2880	NIL
26	2454	2454	2454	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY S

Uwagi	Remarks
08) Brak świateł SWY. Wszystkie odległości mierzone zgodnie z GM1 ADR.OPS.A.OO5 dokumentu AMC/GM do Rozporządzenia Komisji UE 139/2014.	08) No SWY lights. All distances are measured according to GM1 ADR.OPS.A.OO5 documents AMC/GM to EU Commission Regulation 139/2014.

EPKT AD 2.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ
EPKT AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
08	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	65	NIL
26	ALPA-ATA, CAT. II	900 m LIH	DTHR: G	NIL	PAPI 3° left	NIL	900 m

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/ Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
08	3200 m / 15 m	LIH FM 0-2300: W FM 2300-2900: R/W FM 2900-3200: R	3200 m / 50 m	LIH FM 0-2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y	R	NIL
26	3200 m / 15 m	LIH FM 0-2300: W FM 2300-2900: R/W FM 2900-3200: R	3200 m / 50 m	LIH FM 0-320 m: R FM 320-2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y	R	NIL

	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	
4	**Azymuty geograficzne FATO** **TRUE BRGs of FATO**	NIL
5	**Rozporządzalne długości deklarowane** **Declared distances available**	NIL
6	**Światła podejścia i światła FATO** **Approach and FATO lighting**	NIL
7	**Uwagi** **Remarks**	Procedury dla śmigłowców: patrz punkt EPKT AD 2.22.4. Helicopter procedures: see point EPKT AD 2.22.4.

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

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych **Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits**	**Granice Pionowe** **Vertical Limits (AMSL)**	**Klasyfikacja przestrzeni powietrznej** **Airspace classification**	**Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS** **ATS unit call sign and language(s)**	**Bezwzględna wysokość przejściowa** **Transition altitude (AMSL)**	**Godziny aktywności** **Hours of applicability**	**Uwagi** **Remarks**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
KATOWICE/Pyrzowice CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 503140N 0184607E 503408N 0190117E 503411N 0191021E 503131N 0192146E 502550N 0192202E 502414N 0190617E 502410N 0190041E 502524N 0184627E 503140N 0184607E	2300 ft GND	D	KATOWICE WIEŻA 129.255 MHz PL KATOWICE TOWER 129.255 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	NIL

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

Opis służby **Service designation**	**Znak wywoławczy** **Call sign**	**Częstotliwość** **Frequency MHz**	**Numer(y) SATVOICE** **SATVOICE number(s)**	**Adres logowania** **Logon address**	**Godziny pracy** **Hours of operation (UTC)**	**Uwagi** **Remarks**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
APP KRAKÓW	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	121.075	NIL	NIL	H24	NIL
		126.975			H24	
APP KRAKÓW	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	135.405	NIL	NIL	H24	NIL
ATIS	-	120.230	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	KATOWICE GROUND	121.805	NIL	NIL	H24	NIL

W przypadku lotów nierozkładowych konieczne jest uzyskanie od dyżurnego operacyjnego portu zgody na lądowanie i parkowanie. Wniosek musi zawierać następujące informacje:

- planowana data i godzina lądowania (ETA) na lotnisku EPKT;
- planowana data i godzina startu (ETD) z lotniska EPKT;
- typ statku powietrznego oraz wymagana dla tego typu kategoria ratowniczo-gaśnicza wg ICAO;
- znak wywoławczy oraz numer rejsu;
- kod ICAO lub IATA lotniska startu;
- kod ICAO lub IATA lotniska docelowego;
- agent obsługi naziemnej posiadający zezwolenie ULC w kategorii 5, 9 lub informacja o zapewnieniu obsługi w ramach własnej obsługi statków powietrznych.

Wnioski:

- należy składać co najmniej 24 HR przed ETA;
- zawierające niekompletne informacje nie będą rozpatrywane;
- składane bez zachowania wymaganego wyprzedzenia czasowego mogą zostać odrzucone;
- należy kierować na adres e-mail: dop@gtl.com.pl

Odpowiedzi będą udzielane przez dyżurnego operacyjnego portu wyłącznie za pośrednictwem poczty elektronicznej nie później niż 12 HR przed ETA.

Numer zgody powinien być umieszczony w polu 18 FPL po oznaczniku RMK/.

3. Ograniczenie czasu postoju.

W przypadku wszystkich lotów nierozkładowych maksymalny planowany czas postoju ograniczony do 4 HR. Wydłużenie czasu postoju możliwe wyłącznie po uzyskaniu zgody od dyżurnego operacyjnego portu. Wniosek o wydłużenie czasu postoju należy składać łącznie z wnioskiem, o którym mowa w punkcie 2.

4. Odstępstwa.

Uzyskanie zgody, o której mowa w punkcie 2 nie jest wymagane dla:

- statków powietrznych lotnictwa wojskowego i państwowego, za wyjątkiem operacji o statusie HEAD/STATE;
- lotów ratowniczych;
- zagrożonych statków powietrznych lądujących w trybie awaryjnym.

5. Ograniczenia odpowiedzialności Zarządzającego lotniskiem.
Nieprzestrzeganie zapisów punktów 2-3 może skutkować brakiem dostępnego miejsca postojowego oraz wynikającymi z tego opóźnieniami, a także innymi utrudnieniami dla przewoźnika

- estimated date and time of arrival (ETA) at EPKT aerodrome;
- estimated date and time of departure (ETD) from EPKT aerodrome;
- type of aircraft and ICAO category for rescue and firefighting required for that type;
- call sign and flight number;
- ICAO or IATA code of departure aerodrome;
- ICAO or IATA code of destination aerodrome;
- ground handling agent which has Polish CAA category 5, 9 license or information on the provision of self-handling.

Requests:

- shall be submitted at least 24 HR in advance of ETA;
- containing incomplete data shall not be considered;
- submitted without the required timing advance may be rejected;
- shall be sent to: dop@gtl.com.pl

Replies shall be given by the Airport Duty Officer only by e-mail not later than 12 HR in advance of ETA.

The permission number shall be inserted in Item 18 of the FPL after RMK/.

3. Limitations to parking time.

For all non-scheduled flights, the maximum estimated parking time shall be limited to 4 HR. An extension of the parking time shall be subject to the approval of the Airport Duty Officer. A request to extend the parking time shall be submitted together with the request referred to in point 2.

4. Exemptions.

The approval referred to in point 2 is not required for:

- military and state aircraft except for HEAD/STATE operations;
- rescue flights;
- aircraft in distress carrying out an emergency landing.

5. Limited liability of the aerodrome Administration.
Not complying with the provisions of points 2-3 may result in the lack of available parking stand and delays as well as other disturbances

oraz jego klientów, za które Zarządzający lotniskiem nie ponosi odpowiedzialności.

for the carrier and his clients, for which the aerodrome Administration shall not be held responsible.

6. Dodatkowe informacje

6. Additional information.

Wszelkie dodatkowe informacje dotyczące ograniczeń w dostępności lotniska, bądź ich wcześniejszego zniesienia będą publikowane w NOTAM.

Any additional information regarding limitations in the aerodrome availability or their earlier cancellation shall be promulgated by NOTAM.

Szczegółowych informacji udziela dyżurny operacyjny portu (H24):

Detailed information to be obtained from the Airport Duty Officer (H24):

Telefon: +48-32-392-7262
E-mail: dop@gtl.com.pl

Phone: +48-32-392-7262
E-mail: dop@gtl.com.pl

EPKT AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU
EPKT AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Wszelkie próby silników dopuszczalne po uzyskaniu zezwolenia od dyżurnego operacyjnego portu i ATC przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

Próby silników wymagające wyższej mocy niż bieg jałowy dopuszczalne w miejscu wyznaczonym przez dyżurnego operacyjnego portu.

All engine checks to be carried out with special caution and only with approval of the Airport Duty Officer and ATC.

Engine checks requiring the use of greater power settings than idle to be carried out in a place designated by the Airport Duty Officer.

1 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

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

Celem techniki CDA jest zapewnienie załogom warunków do optymalizacji profilu podejścia do lądowania statku powietrznego, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi i w miarę możliwości zredukować zużycie paliwa i emisje atmosferyczne.

W zależności od natężenia ruchu lotniczego ATC zastosuje wektorowanie radarowe do końcowego podejścia z informacją o milach lotu do strefy przyziemienia (distance-to-go (DTG)).

W trakcie wektorowania radarowego załogi statków powietrznych powinny spodziewać się zniżania poniżej FL 80 w odległości 25 NM od strefy przyziemienia.

Jeżeli ATC nie poinstruuje inaczej, piloci powinni:

- na oraz przed pozycją z wiatrem utrzymywać czystą konfigurację statku powietrznego z wyjątkiem sytuacji, w których nie jest to możliwe np. ze względu na osiągi statku powietrznego;
- wykonywać podejście tak, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi z zachowaniem płynnego podejścia do lądowania.

1 CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

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

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

Depending on the air traffic congestion, ATC will use radar vectoring supplemented with information on miles remaining to the touchdown zone (distance-to-go (DTG)) for final approach.

During radar vectoring, aircraft crews shall expect descent below FL 80 within 25 NM to touchdown.

Unless instructed otherwise, the pilots shall:

- at and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance;
- perform approach so as the noise impact on the ground is reduced while continuous descent approach procedure is applied.

EPKT AD 2.22 PROCEDURY LOTU
EPKT AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotnisk Katowice - Pyrzowice i KRAKÓW/Balice (TMA KRAKÓW), organ kontroli ruchu lotniczego pełniący funkcję kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:

APPLICABILITY OF UNITS OF MEASUREMENT

In order to facilitate air traffic within the Katowice - Pyrzowice and KRAKÓW/Balice Terminal Control Area (KRAKÓW TMA), the air traffic control unit executing Approach Control function will use non-metric units of measurement (Non-SI) as follows:

a. milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji,

b. stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i wzniesień,

c. węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej,

d. stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej.

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

1 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Jeżeli organ kontroli lotniska nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatujących statków powietrznych lecących w locie IFR powinny - tak szybko jak to możliwe - po starcie nawiązać łączność z KRAKÓW ZBLIŻANIE. Częstotliwość, na jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez KATOWICE WIEŻA.

Załogi startujących statków powietrznych odbywających lot VFR powinny po starcie pozostawać na częstotliwości KATOWICE WIEŻA (129,255 MHz) i oczekiwać na dalsze instrukcje.

2 PROCEDURA DLA LOTÓW IFR

2.1 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE IFR

2.1.1 PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ SID

Statki powietrzne wykonujące procedurę SID zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.

2.1.2 ZALECANA PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURY SID

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach wznosić się do poziomu lotu z FPL. Jeśli statek powietrzny był wektorowany radarowo, kontynuować lot przez 3 minuty zgodnie z przydzielonym kursem, a następnie bezpośrednio do najbliższego punktu FPL, wznosząc się do poziomu lotu z FPL.

2.1.3 PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ STAR

Statki powietrzne wykonujące procedurę STAR zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.

2.1.4 ZALECANA PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH, NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURY STAR

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach skierować statek powietrzny bezpośrednio do DVOR/DME KAX i rozpocząć procedurę oczekiwania. Podczas oczekiwania wykonać zniżanie. Wykonać podejście do preferowanej drogi startowej w oparciu o VOR i wylądować.

3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

3.1. Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR KATOWICE/Pyrzowice i lotach w LTMA Kraków:

a. nautical miles (NM) expressing distance in navigation,

b. feet (ft) expressing altitudes, heights and elevations,

c. knots (kt) expressing horizontal speed,

d. feet per minute expressing vertical speed.

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

1 ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF

If not specified otherwise by TWR, crews of all departing aircraft performing an IFR flight shall as soon as possible after take-off establish communication with KRAKÓW APPROACH. Frequency to be used will be given by KATOWICE TOWER.

Crews of departing aircraft flying under VFR shall after take-off remain on KATOWICE TOWER frequency (129.255 MHz) and await further instructions.

2 PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

2.1 RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING IFR FLIGHT

2.1.1 PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT FLYING A SID

Aircraft flying a SID shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

2.1.2 RECOMMENDED PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A SID

Set the transponder to code 7600 and continue following the last ATC clearance. After 3 minutes, climb to the FPL flight level. If the aircraft was radar vectored, continue for 3 minutes on the assigned heading, then proceed directly to the nearest FPL point, climbing to the FPL flight level.

2.1.3 PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT FLYING A STAR

Aircraft flying a STAR shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.

2.1.4 RECOMMENDED PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A STAR

Set the transponder to code 7600. Continue following the last ATC clearance. After 3 minutes proceed to the KAX DVOR/DME and hold. Descend in the holding pattern. Execute a VOR approach for the preferred runway and land.

3 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

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

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

EPLB - LUBLIN

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	511425N 0224249E środek geometryczny RWY. geometrical centre of the RWY.
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	10 km (5,5 NM), BRG 095° Lublin. 10 km (5.5 NM), BRG 095° Lublin.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	637 ft / 26°C
4	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** **Geoid undulation at AD ELEV PSN**	102 ft
5	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** **MAG VAR/Annual Change**	6° E (2020) / 8' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Port Lotniczy Lublin SA ul. Króla Jana III Sobieskiego 121-040 Świdnik Tel.: +48-81-458-1400 Faks: +48-81-470-4600 E-mail: info@airport.lublin.pl www.airport.lublin.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Port Lotniczy Lublin SA ul. Króla Jana III Sobieskiego 121-040 Świdnik Phone: +48-81-458-1400 Fax: +48-81-470-4600 E-mail: info@airport.lublin.pl www.airport.lublin.pl
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	Dyżurny Operacyjny Portu: Tel.: +48-81-458-1301 Faks: +48-81-470-4601 Kom.: +48-661-340-617 E-mail: dopl@portlotniczy.lublin.pl TWR: Tel.: +48-81-458-1303 Faks: +48-22-574-7741, +48-81-452-7741 E-mail: twr.lublin@pansa.pl AFS: EPLBZTZX Port: Tel.: +48-81-458-1400 Służba ochrony: Tel.: +48-81-458-1323

9	**Obsługa naziemna** **Handling**	0700-1900 (0600-1800) Patrz NOTAM 0700-1900 (0600-1800) See NOTAM
10	**Ochrona** **Security**	H24
11	**Odladzanie** **De-icing**	0700-1900 (0600-1800) Patrz NOTAM 15 OCT - 15 APR. Usługa odladzania dostępna sezonowo. W pozostałym okresie usługa odladzania dostępna na żądanie. 0700-1900 (0600-1800) See NOTAM 15 OCT - 15 APR. De-icing available seasonally. During the remaining period de-icing available O/R.
12	**Uwagi** **Remarks**	[1)] - patrz GEN 2.1. Praca lotniska poza podanymi godzinami, po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym - z wyprzedzeniem 48 HR. [1)] - see GEN 2.1. Aerodrome operation outside operational hours after prior consultation with the AD administrator - 48 HR in advance.

EPLB AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPLB AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	**Środki załadowcze** **Cargo-handling facilities**	Wózki bagażowe, wózek wielkogabarytowy, taśmociągi bagażowe, podnośnik kontenerów. Baggage carts, cargo truck, conveyor belt loader, high loader.
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1AVGAS 100LL Olej: NIL Fuel: JET A-1AVGAS 100LL Oil: NIL
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	JET A-1 (autocysterny - 1 x 18000 L, 1 x 34000 L); AVGAS 100LL zbiornik stacjonarny (1 x 30000 L) JET A-1 (tank trucks - 1 x 18000 L, 1 x 34000 L); AVGAS 100LL fuel dispenser (1 x 30000 L)
4	**Urządzenia do odladzania** **De-icing facilities**	Samojezdne zestawy do odladzania. 2 x Safeaero Typhoon Mobile de-icing sets. 2 x Safeaero Typhoon
5	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** **Hangar space for visiting aircraft**	NIL
6	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** **Repair facilities for visiting aircraft**	NIL
7	**Uwagi** **Remarks**	Handling: Tel.: +48-81-458-1332 Tel. kom.: +48-609-900-638 Faks: +48-81-470-4607 Znak wywoławczy - LUBLIN HANDLING.

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Lublin
	Name of the associated meteorological office	Aeronautical Meteorological Station Lublin
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET**	H24
	Hours of service/MET office outside hours	
3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności**	Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru / 24 HR
	Office responsible for TAF preparation/ period of validity	Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office / 24 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami**	NIL
	Availability of the TREND forecasts/interval of issuance	
5	**Odprawy przedstartowe**	Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-81-458-1304 Telephone consultation. Tel.: +48-81-458-1304
	Briefing and consultation provided	
6	**Dokumentacja i stosowane języki**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
	Flight documentation/language(s) used	
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
	Charts and other information available for briefing or consultation	
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji**	Internet, telefon.
	Supplementary equipment available for providing information	Internet, phone.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET**	TWR
	ATS units provided with MET information	

2.1 ODLATUJĄCY RUCH IFR

a. Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID

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

b. Zalecana procedura utraty łączności podczas wykonywania lotów innych niż według SID

Wykonywać lot do punktu i poziomu przydzielonego oraz potwierdzonego w zezwoleniu. Po 3 minutach od ustawienia transpondera na kod 7600 wznieść się do poziomu lotu zgodnie z FPL.

2.2 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

a. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR RNP 1

W przypadku gdy STAR został przydzielony i załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz według przydzielonego STAR, po czym wykonać podejście (według ILS or VOR or RNP) i lądowanie.

b. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu innego niż według STAR RNP 1

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną/poziom lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME SWI. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 25 (ILS or LOC RWY 25 lub VOR RWY 25), po czym wykonać lądowanie na najdogodniejszej betonowej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

2.3 RUCH SZKOLNY I TRENINGOWY IFR

a. W warunkach VMC

Zniżyć do wysokości 2000 ft AMSL i wykonać dolot do punktu **CHARLIE** lub **MIKE**. Oczekiwać na sygnały świetlne z WIEŻA LUBLIN.

b. W warunkach IMC

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME SWI. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 25 (ILS or LOC RWY 25 lub VOR RWY 25), po czym wykonać lądowanie na najdogodniejszej betonowej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

We wszystkich przypadkach należy zwrócić szczególną uwagę na statki powietrzne w locie VFR mogące oczekiwać nad punktami VFR na północ oraz na południe od lotniska na wysokości 2000 ft AMSL. Krążenie z widocznością jest dozwolone wyłącznie po południowej stronie lotniska.

2.1 DEPARTING IFR TRAFFIC

a. Radio communication failure procedure for flights on SIDs

Set the transponder to code 7600. Continue on the allocated and confirmed SID. After 3 minutes from setting the transponder to code 7600, climb to the FPL flight level.

b. Radio communication failure recommended procedure for flights other than SIDs

Fly to the point and level assigned and acknowledged in the clearance. After 3 minutes from setting the transponder to code 7600, climb to the FPL flight level.

2.2 ARRIVING IFR TRAFFIC

a. Radio communication failure procedure for flights on RNP 1 STARs

If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and follow the assigned STAR, then execute an (ILS or VOR or RNP) approach and land.

b. Radio communication failure procedure for flights other than RNP 1 STARs

Set the transponder to code 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Continue the flight to the SWI DVOR/DME. Overhead this DVOR descend to an altitude of 4000 ft, then carry out a RWY 25 instrument approach (ILS or LOC RWY 25 or VOR RWY 25) and land on the most convenient concrete RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

2.3 IFR TRAINING TRAFFIC

a. In VMC

Descend to 2000 ft AMSL and arrive at the point **CHARLIE** or **MIKE**. Hold for light signals emitted from the LUBLIN TOWER.

b. In IMC

Set the transponder to code 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude. Continue to the SWI DVOR/DME. Overhead this DVOR descend to an altitude of 4000 ft, then carry out a RWY 25 instrument approach (ILS or LOC RWY 25 or VOR RWY 25) and land on the most convenient concrete RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

In all cases attention should be paid to possible VFR flights holding at the VFR points north and south of the aerodrome at an altitude of 2000 ft AMSL. Visual circling is possible only on the southern part of the AD.

Charts	*Pages*
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPLB 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 07, RWY 25)	AD 2 EPLB 6 - 1
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 25)	AD 2 EPLB 7 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP RWY 07)	AD 2 EPLB 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP RWY 25)	AD 2 EPLB 8 - 5
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RWY 07, RWY 25)	AD 2 EPLB 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 07)	AD 2 EPLB 10 - 3
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 25)	AD 2 EPLB 10 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z CAT II or LOC z) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPLB 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y CAT II or LOC y) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPLB 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR z) RWY 07 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPLB 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR y) RWY 07 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPLB 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR z) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPLB 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR y) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPLB 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 07 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPLB 12 - 13
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPLB 12 - 17
EPLB - VFR ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES	AD 2 EPLB 13 - 1

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

Brak penetracji.

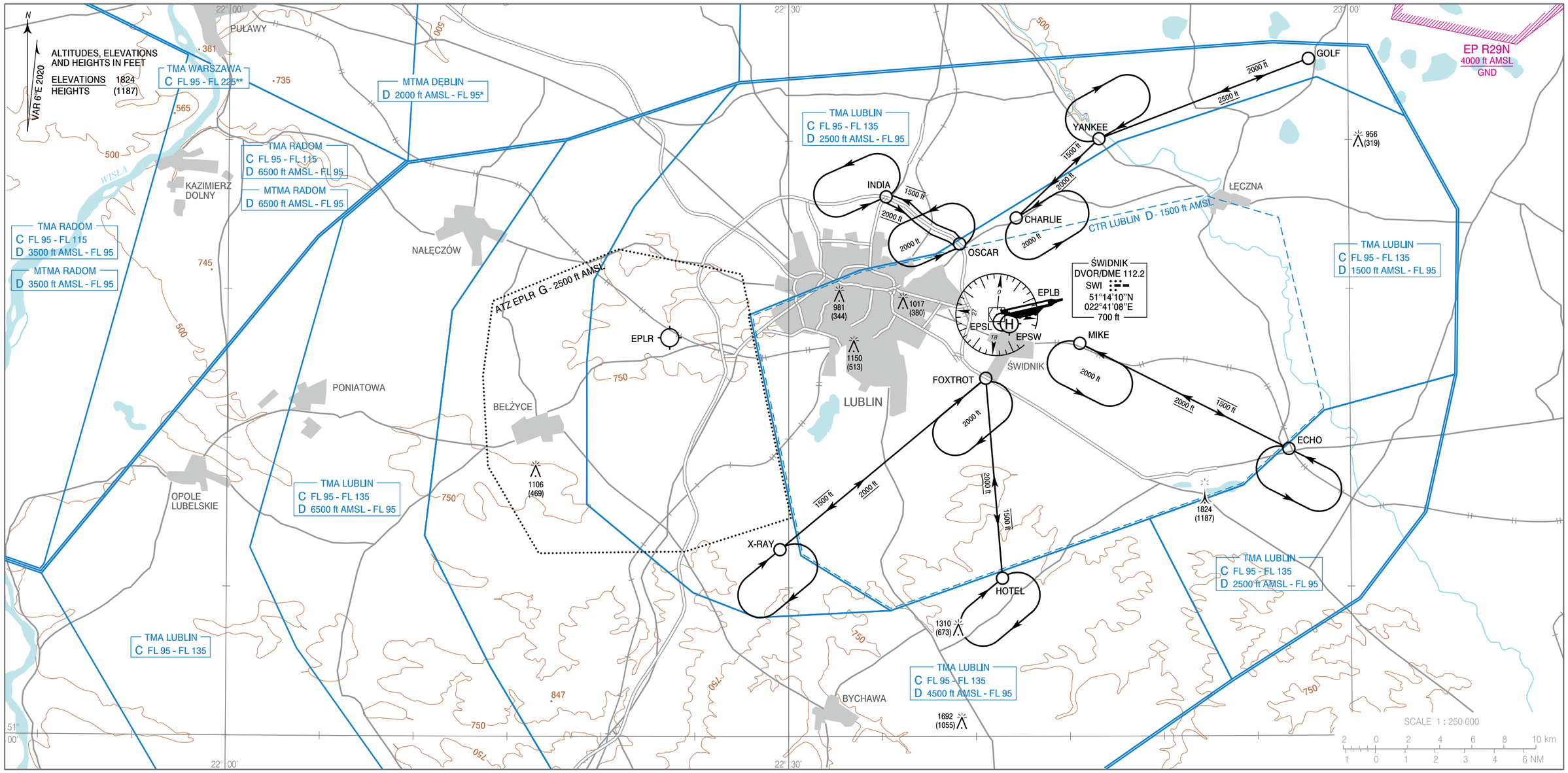
No penetrations.

AERODROME ELEV 637 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Lublin TOWER 136.430

VFR
ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES

Lublin



Correction: Obstacle added.

* excluding active MCTR DĘBLIN
** excluding TMA RADOM

POINT ID	POINT ID FPL	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
CHARLIE	EPLBC	51°17'25"N	022°42'11"E	Centro-Chem plant in Turka
ECHO	EPLBE	51°09'38"N	022°56'43"E	Intersection in Biskupice
FOXTROT	EPLBF	51°12'02"N	022°40'32"E	Flyover on S12 expressway, near Kalinówki
GOLF	EPLBG	51°22'44"N	022°57'53"E	Church by Rogóźno lake
HOTEL	EPLBH	51°05'19"N	022°41'24"E	Cementary in Chmiel Pierwszy
INDIA	EPLBI	51°18'08"N	022°35'13"E	Rudnik junction on S12 expressway (in the vicinity of IKEA store)
MIKE	EPLBM	51°13'12"N	022°45'34"E	Factory in Jacków
OSCAR	EPLBO	51°16'33"N	022°39'09"E	Tatary junction on S12 expressway
X-RAY	EPLBX	51°06'17"N	022°29'32"E	Wholesale in Osmolice Pierwsze
YANKEE	EPLBY	51°20'04"N	022°46'38"E	Parish church in Kijany

See AIP Poland AD 2 EPLB

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

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

EPLL - ŁÓDŹ

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	514319N 0192353E linia centralna RWY, 600 m od THR 25. RWY centre line, 600 m from THR 25.
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	6 km (3,2 NM), BRG 045° GEO. 6 km (3.2 NM), BRG 045° GEO.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	607 ft / 25.9°C
4	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** **Geoid undulation at AD ELEV PSN**	110 ft
5	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** **MAG VAR/Annual Change**	6° E (2021) / 10' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Spółka z o.o. ul. Generała Stanisława Maczka 35 94-328 Łódź Tel.: +48-42-683-5210 E-mail: biuro@lodz-airport.pl www.lodz-airport.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Łódź Wladyslaw Reymont Ltd. ul. Generała Stanisława Maczka 35 94-328 Łódź Phone: +48-42-683-5210 E-mail: biuro@lodz-airport.pl www.lodz-airport.pl
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	TWR: +48-42-687-0701 +48-42-640-4163 (faks) +48-42-685-7262 +48-22-574-7262 +48-81-452-7262 MET: +48-42-687-5860 Dyżurny Portu: +48-42-688-6968 +48-609-991-617 (kom.) +48-42-688-6969 (faks) dyzurny.portu@lodz-airport.pl Dowódca zmiany SOL: +48-691-082-808 (kontakt po godzinach pracy lotniska) Centrala: +48-42-688-8414 Informacja Lotniskowa: +48-42-683-5255

	MET briefing office	
7	**ATS**	
	ATS	0600-2200 (0500-2100) See NOTAM.
8	**Tankowanie**	0600-2200 (0500-2100) patrz NOTAM 0600-2200 (0500-2100) see NOTAM
	Fuelling	
9	**Obsługa naziemna**	0600-2200 (0500-2100) patrz NOTAM 0600-2200 (0500-2100) see NOTAM
	Handling	
10	**Ochrona**	H24
	Security	
11	**Odladzanie**	NOTAM 15 OCT - 15 APR. Usługa odladzania dostępna sezonowo. W pozostałym okresie usługa odladzania dostępna na żądanie. NOTAM 15 OCT - 15 APR. De-icing available seasonally. During the remaining period de-icing available O/R.
	De-icing	
12	**Uwagi**	[1)] Patrz GEN 2.1. [1)] See GEN 2.1.
	Remarks	

EPLL AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPLL AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	**Środki załadowcze**	ciągnik akumulatorowy -5, ciągnik spalinowy - 4, samochód osobowy - 1, autobus - 2, taśmociąg samojezdny - 3, podgrzewacz samolotowy - 2, GPU - 3, konwerter -1, schody pasażerskie - 5, wózek bagażowy - 16, ładowarka do palet i kontenerów - 1, wózek transportowy cargo - 10, urządzenie odladzające - 2, wóz asenizacyjny - 2, airstarter - 1, pushback - 1, urządzenie Ambulift - 1, stół rolkowy - 11, wózek widłowy - 5, ciężki wózek widłowy Heli - 1, wózek bagażowy - 20, wóz do tankowania wody pitnej - 2. electric tow tractor - 5, diesel tow tractor - 4, passenger car - 1, bus - 2, self-propelled belt loader - 3,
	Cargo-handling facilities	

		aircraft heater - 2, GPU - 3, converter - 1, passenger stairs - 5, baggage trolley - 16, pallet and container loader - 1, cargo transporter - 10, de-icing device - 2, lavatory truck - 2, airstarter - 1, pushback - 1, Ambulift device - 1, roller lift table - 11, fork lift truck - 5, heavy fork lift truck Heli - 1, baggage trolley - 20, potable water refuelling truck - 2.
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1AVGAS 100LL Olej: NIL Fuel: JET A-1AVGAS 100LL Oil: NIL
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	Dystrybutor stacjonarny 20000 L, długość węża 40 m (AVGAS 100LL) - 1, cysterna 35000 L (JET A-1) - 2. Stationary fuel dispenser 20000 L, hose length 40 m (AVGAS 100LL) - 1, tank truck of 35000 L capacity (JET A-1) - 2.
4	**Urządzenia do odladzania** **De-icing facilities**	Elephant My - 1, Safeaero Typhoon - 1.
5	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** **Hangar space for visiting aircraft**	NIL
6	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** **Repair facilities for visiting aircraft**	Obsługa liniowa/Obsługa hangarowa: Organizacja Obsługowa Part 145, statki powietrzne do 5700 kg MTOW. Line maintenance/Hangar maintenance: Maintenance Organization Part 145, aircraft up to 5700 kg MTOW.
7	**Uwagi** **Remarks**	Obsługa liniowa/obsługa hangarowa: Bartolini Air Maintenance Tel. kom.: +48-609-377-367, +48-725-407-705 E-mail: ndominczak@bartoliniair.com, dzarzycki@bartoliniair.com Line maintenance/hangar maintenance: Bartolini Air Maintenance Mobile: +48-609-377-367, +48-725-407-705 E-mail: ndominczak@bartoliniair.com, dzarzycki@bartoliniair.com

EPLL AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW
EPLL AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	**Hotele** **Hotels**	Hotele w mieście. Hotels in the city.
2	**Restauracje** **Restaurants**	Restauracja w porcie lotniczym, restauracje w mieście. Restaurant at the airport, restaurants in the city.

3	**Środki transportu** **Transportation**	Autobusy miejskie, taksówki, wypożyczalnie samochodów. Municipal bus, taxi, car hire.
4	**Pomoc medyczna** **Medical facilities**	Pierwsza pomoc w porcie lotniczym, szpitale w mieście. First aid at the airport, hospitals in the city.
5	**Usługi bankowe i pocztowe** **Bank and Post office**	Bank: Bankomat w porcie lotniczym. Poczta: Urzędy pocztowe w mieście. Bank: Cash dispenser at the airport. Post: Post offices in the city.
6	**Informacja turystyczna** **Tourist office**	NIL
7	**Uwagi** **Remarks**	NIL

EPLL AD 2.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE
EPLL AD 2.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	**Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej** **Aerodrome category for firefighting**	CAT 7 ICAO (CAT 8 ICAO, O/R z wyprzedzeniem 24 HR) CAT 7 ICAO (CAT 8 ICAO, O/R 24 HR in advance)
2	**Wyposażenie ratownicze** **Rescue equipment**	pojazd ratowniczo-gaśniczy - 3, pojazd dowodzenia - 1, przyczepa medyczna oraz techniczna. rescue and firefighting vehicle - 3, command and control vehicle - 1, medical and technical traile.
3	**Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych** **Capability for removal of disabled aircraft**	Zarządzający lotniskiem nie posiada możliwości usuwania unieruchomionych statków powietrznych oraz odpowiednio przeszkolonego personelu. Zarządzający posiada umowę z firmą zewnętrzną, która w razie potrzeby udostępni podmiotowi lotniczemu sprzęt do pomocy w przypadku konieczności podjęcia działań mających na celu usunięcie unieruchomionego statku powietrznego. Wykaz sprzętu dostępny u zarządzającego lotniskiem. The aerodrome administrator has neither capability or appropriately trained personnel for removal of disabled aircraft. The administrator has a contract with an external company, which will provide equipment to the aeronautical entity to remove a disabled aircraft if necessary. Equipment list available from the aerodrome administrator.
4	**Uwagi** **Remarks**	Lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza: patrz godziny pracy zarządzającego EPLL AD 2.3.1 oraz patrz kategoria p.poż. lotniska NOTAM. Rescue and firefighting service: see AD Administration operational hours EPLL AD 2.3.1. and see NOTAM for AD category for firefighting.

EPLL AD 2.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA
EPLL AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	**Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania** **Type(s) of clearing equipment**	pług lotniskowy - 10, oczyszczarka lotniskowa - 6, pług wirnikowy - 2, rozsiewacz - 2,

		opryskiwacz - 1, polewaczka lotniskowa - 1, ładowarka kołowa - 2. runway snow plough - 10, runway sweeper - 6, rotary snow plough - 2, spreader - 2, sprayer - 1, aerodrome sprayer - 1, wheeled loader - 2.
2	**Kolejność oczyszczania** **Clearance priorities**	1. RWY; 2. TWY (A, B, C); 3. APN. 1. RWY; 2. TWYs (A, B, C); 3. APN.
3	**Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego** **Use of material for movement area surface treatment**	Środki chemiczne stosowane do odladzania: - granulat Runway SF, - środki płynne Runway KF. Chemical agents used in de-icing: - Runway SF de-icing granules, - Runway KF de-icing fluid.
4	**Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych** **Specially prepared winter runways**	NIL
5	**Uwagi** **Remarks**	Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM i ATIS. Informacje o krytycznych zwałach śniegu przy krawędziach RWY, od wysokości 40 cm będą publikowane w depeszach SNOWTAM. Urządzenie do pomiaru współczynnika hamowania: ASFT. Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM and ATIS. Information on critical snowbanks at RWY edges from 40 cm high will be published by SNOWTAM. Braking rate measuring device: ASFT.

EPLL AD 2.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA
EPLL AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA

1	**Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych** **Designation, surface and strength of aprons**	**Oznaczenie APN** **Designator of APN**	**Rodzaj nawierzchni** **Surface**	**Nośność nawierzchni** **Strength**	**RMK**
		APN (stanowiska/ stands 1, 2, 3, 4, 5, 12, 13, 14)	CONC	PCN 58/R/B/W/T	NIL
		APN (stanowiska/ stands 6, 11)	CONC	PCN 68/R/B/W/T	NIL
		APN (stanowiska/	ASPH	PCN 19/F/B/Y/T	NIL

		Oznaczenie APN **Designator of APN**	**Rodzaj nawierzchni** **Surface**	**Nośność nawierzchni** **Strength**	**RMK**
		stands 7, 8, 9, 10)			
		APN FUEL STATION	NIL	NIL	NIL
		Grass Apron APN GA	GRASS	NIL	dla samolotów GA for GA aeroplanes

2	**Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania** **Designation width, surface and strength of taxiways**	**Oznaczenie TWY** **Designator of TWY**	**Szerokość** **Width**	**Rodzaj nawierzchni** **Surface**	**Nośność nawierzchni** **Strength**	**RMK**
		A	23.0 m	ASPH	PCN 54/F/B/W/T	NIL
		B	12.0 m	ASPH	PCN 14/F/B/Y/T	NIL
		C	23.0 m	CONC	PCN 74/R/B/W/T	NIL
3	**Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza** **Location and elevation of altimeter checkpoints**	APN - stanowisko nr 11, ELEV 607 ft. APN - stand No 11 ELEV 607 ft.				
4	**Lokalizacja punktów sprawdzania VOR** **Location of VOR checkpoints**	NIL				
5	**Pozycja punktów kontroli wskazań INS** **Position of INS checkpoints**	Patrz AD 2 EPLL 2-1. See AD 2 EPLL 2-1.				
6	**Uwagi** **Remarks**	NIL				

EPLL AD 2.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE
EPLL AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	**Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/ parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych** **Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands**	Znaki poziome i pionowe. Pozioma i pionowa numeracja miejsc postojowych. Markings and signs. Horizontal and vertical numbers of aircraft stands.
2	**Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania** **RWY and TWY markings and lights**	Oznakowanie dzienne: **RWY:** THR, RCL, stałej odległości, oznaczenia RWY, krawędziowe, TDZ, punktu celowania, płaszczyzny zawracania. **TWY A, B, C:** osi, krawędziowe, miejsca oczekiwania. Światła: **RWY:** THR, krawędziowe, końcowe. **TWY A:** krawędziowe, światła bezpieczeństwa drogi startowej. **TWY B:** krawędziowe - na długości 188 m od RWY, światła bezpieczeństwa drogi startowej. **TWY C:** krawędziowe. Na odcinku 2425 - 2500 m RWY 25 przy THR 07 dla potrzeb manewru zawracania statków powietrznych wykonano pełną konstrukcję nawierzchni na całej szerokości. Chorągiewki odblaskowe:

		TWY B: krawędziowe - po obu stronach od 188 m do 440 m od THR 25. Markings: **RWY:** THR, RCL, fixed distance, RWY designators, edge, TDZ, aiming point, turn pad. **TWY A, B, C:**centre line, edge, taxi holding position. Lights: **RWY:** THR, edge, end. **TWY A:** edge, runway security lighting. **TWY B:** edge - for a distance of 188 m from RWY, runway security lighting. **TWY C:**edge. For backtrack manoeuvre within a distance of 2425 - 2500 m of RWY 25 THR 07 full construction of pavement has been completed across the entire width of the RWY. Luminous flags: **TWY B:** edge - on both sides from 188 m to 440 m from THR 25.
3	**Poprzeczki zatrzymania** **Stop bars**	NIL
4	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** **Other RWY protection measures**	Światła ochronne RWY na TWY A i TWY B. RWY guard lights for TWY A and TWY B.
5	**Uwagi** **Remarks**	NIL

EPLL AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE
EPLL AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Dane o przeszkodach w Strefie 2 udostępnione są jedynie w postaci: zbioru danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD – cyfrowych danych o przeszkodach dla Strefy 2 (.csv). Dane te obejmują jedynie przeszkody przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresem: https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPLL AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPLL AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** **Name of the associated meteorological office**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Łódź Aeronautical Meteorological Station Łódź
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** **Hours of service/MET office outside hours**	H24
3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** **Office responsible for TAF preparation/ period of validity**	Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru 24 HR Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Forecasting Office 24 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami**	NIL

	Availability of the TREND forecasts/interval of issuance	
5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-42-687-5860. Telephone consultations. Phone: +48-42-687-5860.
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefon, internet. Phone, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Tel.: +48-42-687-5860 Tel. kom.: +48-504-112-465 E-mail: lsm.lodz@imgw.pl Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-42-687-5860 Mobile: +48-504-112-465 E-mail: lsm.lodz@imgw.pl Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Forecasting Office Phones: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

EPLL AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPLL AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

EPLL AD 2.18 AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ATIS	-	135.680	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	ŁÓDŹ DELIVERY	120.005	NIL	NIL	0600-2200 (0500-2100)	NIL
TWR ŁÓDŹ	ŁÓDŹ WIEŻA ŁÓDŹ TOWER	124.230	NIL	NIL	0600-2200 (0500-2100)	NIL

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

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/ MLS (VOR/ILS/ MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość/ kanał Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
ILS LOC 25 (06°E/APR 21) CAT I 4 / D	LOD	110.500 MHz	H24	514255.9N 0192208.4E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.
ILS GP 25	-	329.600 MHz	H24	514324.8N 0192401.6E	NIL	NIL	Pokrycie zapewnione do odległości 7,6 NM na wysokości 1500 ft. Potwierdzono możliwość wykonania procedury podejścia ILS. Designated coverage 7.6 NM at 1500 ft. Possibility of performing the ILS approach procedure confirmed.

EPLL AD 2.22 PROCEDURY LOTU
EPLL AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

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

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

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

Statki powietrzne niezdolne do wykonania operacji RNP 1 powinny ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC. Takie statki powietrzne mogą się spodziewać wykonywania jednej z tras dolotowych do DVOR/DME LOZ opublikowanej na mapie AD 2 EPLL 10-1. W miarę możliwości ATC zapewniać będzie wykonanie lotu po najkrótszej bezpośredniej trasie/ stosowanie skrótów.

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

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

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

Należy pamiętać, że w CTR ŁÓDŹ obowiązuje klasa D przestrzeni. Należy zachować ostrożność z uwagi na duży ruch VFR w CTR ŁÓDŹ, szczególnie w przypadku utraty łączności ruchu VFR, który może oczekiwać na punktach VFR: **YANKEE** na północ od lotniska oraz **SIERRA** na południe od lotniska na wysokości 1500 ft AMSL zgodnie z punktem AD 2 EPLL 2.22.2.6.

1 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

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

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

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

Aircraft not approved for RNP 1 operations shall report this upon first radio contact with ATC. Such aircraft may expect instructions to follow one of arrival routes to the LOZ DVOR/DME detailed on chart AD 2 EPLL 10-1. Whenever possible, ATC will provide direct routing/shortcuts.

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

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

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

It should be noted that the ŁÓDŹ CTR is covered by Class D airspace. Caution should be kept due to high VFR traffic density within the ŁÓDŹ CTR, especially in the event of radio communication failure in VFR traffic that may hold at the VFR points: **YANKEE** to the north and **SIERRA** to the south of the aerodrome at an altitude of 1500 ft AMSL, according to point AD 2 EPLL 2.22.2.6.

1.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

1.1 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

1.1.1 PROCEDURA OGÓLNA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH PODCZAS WYKONYWANIA LOTÓW INNYCH NIŻ WEDŁUG STAR

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazanym przez ATC poziomie do DVOR/DME LOZ. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3000 ft, a następnie wykonać podejście VOR RWY 25 i lądowanie na betonowej RWY 25 lub z północnym okrążeniem do RWY 07 (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

1.1.1 GENERAL PROCEDURE FOR ARRIVING AIRCRAFT DURING FLIGHTS OTHER THAN STARs

Set the transponder to 7600 and continue to the LOZ DVOR/DME at the level last assigned by ATC. Overhead the LOZ DVOR, descend to an altitude of 3000 ft, then execute a VOR RWY 25 approach and land on paved RWY 25 or fly the northern circle to RWY 07 (depending on the wind direction and other circumstances).

1.1.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG SID

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

1.1.2 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON SIDs

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

1.1.3 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG STAR

1.1.3 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON STARs

STATKI POWIETRZNE DOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNP 1:

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

b. W przypadku gdy STAR nie został przydzielony, ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazanym przez ATC poziomie do DVOR/DME LOZ. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3000 ft, a następnie wykonać podejście VOR RWY 25 i lądowanie na betonowej RWY 25 lub z północnym okrążeniem do RWY 07 (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

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

1.2 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

Loty szkolne IFR w CTR ŁÓDŹ i TMA ŁÓDŹ mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR ŁÓDŹ.

Loty techniczne w CTR ŁÓDŹ i TMA ŁÓDŹ mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR ŁÓDŹ.

2 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

2.1. Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR ŁÓDŹ:

AIRCRAFT APPROVED FOR RNP 1 OPERATIONS:

a. If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to code 7600, continue in accordance with the FPL and follow the assigned STAR, then execute an (VOR or RNP) approach and land. The descent shall be performed after 2 minutes from setting code 7600, in accordance with the vertical restrictions specified on the STAR charts.

b. If no STAR was assigned, set the transponder to code 7600 and continue to the LOZ DVOR/DME at the last assigned level. Overhead the DVOR, descend to an altitude of 3000 ft, then execute a VOR RWY 25 approach and land on paved RWY 25 or fly the northern circle to RWY 07 (depending on the wind direction and other circumstances).

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

1.2 TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

IFR training flights within the ŁÓDŹ CTR and ŁÓDŹ TMA may be conducted after they have been notified by phone to ŁÓDŹ TWR and given ATC instructions.

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

2 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

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

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
CHARLIE	514355N 0185713E	Miejscowość Choszczewo - skrzyżowanie Choszczewo - intersection
ECHO	514800N 0193810E	Hala przemysłowa w miejscowości Teolin Industrial hall in Teolin
GOLF	514126N 0190802E	Stacja Nadawcza BTS GSM w miejscowości Pelagia BTS GSM transceiver station in Pelagia
HOTEL	513816N 0191617E	Skrzyżowanie DK14 z S14; 0,5 NM na zachód od miejscowości Chechło Drugie Intersection of DK14 and S14 roads; 0.5 NM to the west of Chechło Drugie
KILO	514343N 0194838E	Południowa strona miejscowości Koluszki Southern side of Koluszki
LIMA	514834N 0191710E	Hale przemysłowe 1NM na południowy zachód od Aleksandrowa Łódzkiego Industrial halls 1NM to the south west of Aleksandrów Łódzki
ROMEO	513820N 0192955E	Skrzyżowanie DK1 z S8 na południe od miejscowości Rzgów Intersection of DK1 and S8 roads to the south of Rzgów
SIERRA	514125N 0192636E	Południowy skraj stawów Southern edge of ponds

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
WHISKEY	514440N 0190712E	Miejscowość Kwiatkowice przy DK710 Kwiatkowice town near DK710 road
X-RAY	515330N 0193806E	Skrzyżowanie autostrad A1 i A2 Intersection of A1 and A2 motorways
YANKEE	514455N 0192100E	Sklep Kaufland 1NM na wschód od Konstantynowa Łódzkiego Kaufland 1 NM to the east of Konstantynów Łódzki

2.2. Doloty i odloty VFR (patrz AD 2 EPLL 13-1) do/z lotniska Łódź odbywają się po następujących trasach:

Trasa VFR nr 1: punkt **CHARLIE** - punkt **WHISKEY** - punkt **LIMA** - punkt **YANKEE** - lotnisko Łódź;

Trasa VFR nr 2: punkt **LIMA** - punkt **YANKEE** - lotnisko Łódź;

Trasa VFR nr 3: punkt **X-RAY** - punkt **LIMA** - punkt **YANKEE** - lotnisko Łódź;

Trasa VFR nr 4: punkt **KILO** - punkt **SIERRA** - lotnisko Łódź. Trasa dostępna po uzyskaniu zezwolenia TWR EPLL;

Trasa VFR nr 5: punkt **ROMEO** - punkt **SIERRA** - lotnisko Łódź;

Trasa VFR nr 6: punkt **KILO** - punkt **ROMEO** - punkt **SIERRA** - lotnisko Łódź.

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

2.3. Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

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

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

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

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

2.6. **Utrata łączności w locie VFR**

2.2. VFR arrivals and departures (see AD 2 EPLL 13-1) to/from Łódź aerodrome are conducted along the following VFR routes:

VFR route No 1: CHARLIE point - **WHISKEY** point - **LIMA** point - **YANKEE** point - Łódź aerodrome;

VFR route No 2: LIMA point - **YANKEE** point - Łódź aerodrome;

VFR route No 3: X-RAY point - **LIMA** point - **YANKEE** point - Łódź aerodrome;

VFR route No 4: KILO point - **SIERRA** point - Łódź aerodrome. Route available after obtaining permission from EPLL TWR;

VFR route No 5: ROMEO point - **SIERRA** point - Łódź aerodrome;

VFR route No 6: KILO point - **ROMEO** point - **SIERRA** point - Łódź aerodrome.

Flights along VFR routes within EPLL controlled airspace and in a holding pattern circle shall be conducted at an altitude not greater than 1500 ft AMSL, unless cleared otherwise by ATC.

2.3. Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

a. Entry into the ŁÓDŹ CTR/TMA can be performed upon clearance issued by ŁÓDŹ TWR. The clearance may be received from WARSZAWA FIS;

b. If not instructed otherwise by WARSZAWA FIS, radio communication shall be established with ŁÓDŹ TWR before entering the ŁÓDŹ CTR/TMA.

2.4. In the case of congestion of air traffic, an aircraft flying under VFR may expect holding over one of the following points: **SIERRA** or **YANKEE**. Holding procedure shall be conducted at an altitude not higher than 1500 ft AMSL, unless cleared otherwise by ATC.

2.5. Departure within the ŁÓDŹ CTR, from a place other than Łódź aerodrome is possible after obtaining clearance from ŁÓDŹ TWR. If unable to establish two-way radio communication at the place of departure, it is obligatory to obtain clearance by means of telephone and after take-off radio communication with ŁÓDŹ TWR shall be established immediately.

2.6. **Radio communication failure in VFR flights**

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

2.6.2. Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR/TMA ŁÓDŹ i nastąpi utrata łączności w locie, należy:

a. w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

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

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

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

c. jeżeli to możliwe należy oczekiwać nad punktem **YANKEE/SIERRA** na wysokości 1500 ft AMSL z uwagą na loty po okręgu.

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

3 LOTY SPECJALNE VFR

Jeżeli pułap chmur jest niższy niż 1500 ft lub widzialność w locie jest poniżej 5 km, wykonanie lotu VFR jest dozwolone pod warunkiem

2.6.1. If radio communication fails before reaching the ŁÓDŹ CTR/TMA, entry into is forbidden.

2.6.2. If radio communication fails in flight after obtaining clearance for entry into the ŁÓDŹ CTR/TMA, the crew shall:

a. when arriving and approaching from the northern side of the aerodrome:

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

b. when arriving and approaching from the southern side of the aerodrome:

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

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

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

3 SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in control zone (CTR) is obtained.

uzyskania zezwolenia ATC na lot specjalny VFR w strefie kontrolowanej lotniska (CTR).

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

a. wyłącznie w porze dziennej;

b. z dala od chmur i z widocznością terenu;

c. widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców - nie mniejsza niż 800 m;

d. pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft;

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

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

Except situations when a relevant unit clears for a helicopter flight in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:

a. the flight will be performed during daytime only;

b. the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain;

c. ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters - not less than 800 m;

d. the ceiling is not less than 600 ft;

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

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

4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

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

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

Śmigłowce LPR operacje startu i lądowania wykonują według własnej procedury lądowiska Łódź-Baza HEMS.

4 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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

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

The air rescue (LPR) helicopters perform take-off and landing operations according to their own procedure at the Łódź-HEMS base.

5 ZMNIEJSZONE MINIMA SEPARACJI NA RWY 07/25

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

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

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

UWAGA

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

5 REDUCED SEPARATION MINIMA ON RWY 07/25

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

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

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

REMARK

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

6 PROCEDURY PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

W warunkach ograniczonej widzialności, przy widzialności wzdłuż RWY (RVR) mniejszej niż 550 m i nie mniejszej niż 400 m, mogą odbywać się starty statków powietrznych kodu referencyjnego A, B, C i D.

Określenie warunków meteorologicznych następuje na podstawie informacji otrzymywanych z systemu AWOS lub od Obserwatora Lotniskowej Stacji Meteorologicznej.

Elementy naziemnego wyposażenia nawigacyjnego niezbędne dla potrzeb zabezpieczenia startów w warunkach ograniczonej widzialności:

- światła krawędziowe na TWY A, C;
- oznakowanie pionowe podświetlane na RWY 07/25 oraz TWY A, C;

Elementy pola ruchu naziemnego dostępne do użytkowania przez statki powietrzne w czasie wykonywania startu:

- RWY 07/25;
- TWY A, C;
- APN.

W czasie procedur przy ograniczonej widzialności nie są dopuszczalne starty, lądowania oraz ruch po polu ruchu naziemnego śmigłowców na płozach z wyjątkiem śmigłowców LPR, które mogą odlatywać w następujących warunkach RVR dla progu 25:

- pora dzienna – 400 m;
- pora nocna – 800 m.

Po wylądowaniu, na prośbę załogi statku powietrznego będzie zapewniona asysta samochodu FOLLOW ME podczas kołowania z RWY na APN.

6.1 Fazy przygotowania do wprowadzenia procedur przy ograniczonej widzialności

Faza przygotowania do wprowadzenia procedur przy ograniczonej widzialności rozpoczyna się, gdy RVR przynajmniej w jednym punkcie pomiarowym zmniejszy się do 800 m i/lub podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft (90 m).

6.2 Wprowadzanie procedur przy ograniczonej widzialności

Wprowadzanie procedur przy ograniczonej widzialności następuje, gdy wartość RVR przynajmniej w jednej części pomiarowej RWY zmniejszy się poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniży się poniżej 200 ft (60 m).

W czasie obowiązywania procedur przy ograniczonej widzialności ruch pojazdów na polu manewrowym ogranicza się do niezbędnego minimum.

6.3 Odwołanie procedur przy ograniczonej widzialności

Odwołanie procedury przy ograniczonej widzialności następuje, gdy RVR we wszystkich częściach pomiarowych drogi startowej wzrośnie do 550 m i podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba osiągnie 200 ft (60 m) z tendencją rosnącą utrzymującą się powyżej 10 minut.

6 LOW VISIBILITY PROCEDURES

During LVP where the RVR is less than 550 m and not more than 400 m, take-offs of Code A, B, C and D aircraft may be performed.

The meteorological conditions are specified on the basis of information obtained from the AWOS or aerodrome meteorological observer.

Elements of ground-based navigation equipment necessary for safeguarding low-visibility take-offs:

- TWY A and C edge lights;
- illuminated signs on RWY 07/25 and TWYs A, C;

Elements of the movement area available for use by aircraft during take-off:

- RWY 07/25;
- TWYs A, C;
- APN

During LVP, no skid-fitted helicopter take-offs, landings and movements on the movement area are allowed except for Medical Air Rescue helicopters which may departure in the following RVR conditions for THR 25:

- by day – 400 m;
- by night – 800 m.

After landing, a FOLLOW ME escort will be provided at the request of the flight crew when taxiing from the RWY to the APN.

6.1 LVP preparation phases

An LVP preparation phase shall be commenced when the RVR at at least one measuring point falls to 800 m and/or the base of cloud covering more than half the sky is at 300 ft (90 m) or less.

6.2 Initiation of LVP

The LVP shall be initiated when the RVR at at least one measuring portion of the RWY falls below 550 m and/or the base of cloud covering more than half the sky falls to 200 ft (60 m).

During LVP, the movements of vehicles on the manoeuvring area shall be reduced to the necessary minimum.

6.3 Termination of LVP

The LVP shall be terminated when the RVR at all measuring RWY portions increases to 550 m and the base of cloud covering more than half the sky reaches 200 ft (60 m) or more and a continuing improvement for more than 10 minutes is anticipated.

EPLL AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE

EPLL AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Na powierzchni RWY przed THR 07 wprowadzono oznakowanie poziome płaszczyzny do zawracania dla samolotów. W celu ułatwienia zawracania statków powietrznych, pierwsza para lamp krawędziowych drogi startowej przy THR 07 typu zagłębionego. Nośność nawierzchni poboczy na odcinku 75 m od THR 07 taka sama jak RWY.

2. W południowo-wschodniej części lotniska wyznaczono trawiastą APN, przeznaczoną dla ruchu General Aviation, wyłącznie dla stałych użytkowników lotniska. Wyznaczona jest za pomocą niebieskich chorągiewek. Odpowiedzialność za kołowanie i utrzymanie należytej separacji pomiędzy statkami powietrznymi ponoszą użytkownicy. Kołowanie wszystkich ACFT po zachodzie słońca na nieoświetlonej części TWY B odbywa się wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

1. The RWY surface before THR 07 is provided with a turn pad marking for aeroplanes. To facilitate a backtrack manoeuvre, the first pair of the edge lights next to THR 07 are inset lights. The strength of the runway shoulders on the first 75 m from THR 07 is the same as the strength of the RWY.

2. In the south-eastern part of the aerodrome a grass APN is designated. The APN is intended for use by the aerodrome regular General Aviation users. It is delineated by blue flags. Responsibility for the taxiing and maintaining proper separation between aircraft shall be held by the users. Taxiing of all ACFT after sunset on the unlit part of TWY B to be conducted only with FOLLOW ME assistance.

3 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE PUNKTÓW OSI DROGI KOŁOWANIA

3 GEOGRAPHICAL COORDINATES OF THE AXIS POINTS OF TWY

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	514324.70	0192420.43		10	514319.12	0192429.11		19	514332.39	0192406.08
2	514324.06	0192417.47		11	514317.61	0192430.03		20	514331.81	0192403.45
3	514300.17	0192227.97		12	514326.48	0192421.33		21	514330.85	0192359.02
4	514359.58	0192225.29		13	514329.31	0192419.62		22	514331.15	0192405.25
5	514358.65	0192223.87		14	514331.50	0192416.95		23	514328.71	0192406.62
6	514358.89	0192222.14		15	514332.51	019 2415.14		24	514328.16	0192408.59
7	514359.76	0192223.23		16	514333.11	0192412.98		25	514329.90	0192416.57
8	514324.17	0192423.02		17	514333.04	0192409.45		-	-	-
9	514322.71	0192424.78		18	514332.97	0192408.76		-	-	-

4 ZGŁASZANIE ZAUWAŻONYCH ZAGROŻEŃ

Zarządzający lotniskiem Łódź zwraca się z prośbą o zgłaszanie zauważonych zagrożeń w postaci:

- przeszkód lotniczych i możliwości powstania wzbudzonej turbulencji;
- stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł;
- oślepienia powodowanego dużymi, wysoce odblaskowymi powierzchniami;
- źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozorowania;
- nielotniczych świateł naziemnych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgłaszane, ekranowane lub w inny sposób zmodyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia;
- inne potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.
  Zgłoszenia należy przekazywać na e-mail: sms@airport.lodz.pl.

4 REPORTING OF IDENTIFIED HAZARDS

The administration of Łódź aerodrome asks for reporting identified hazards such as:

- aeronautical obstacles and possible induced turbulence;
- hazardous, confusing or misleading lights;
- dazzle created by large highly reflective surfaces;
- sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may disturb aeronautical communications, navigation and surveillance systems or negatively affect their efficiency;
- non-aeronautical ground-based lights close to the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be reported, screened or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard;
- other potential hazards to the safety of air traffic.
  Reports are to be sent to the e-mail address: sms@airport.lodz.pl.

5 AKTYWNOŚĆ ZWIERZĄT W REJONIE LOTNISKA

Na lotnisku i w jego okolicach występuje wzmożona aktywność średnich i dużych ptaków.

Zalecana wzmożona czujność przy starcie i lądowaniu.

5.1 KONTROLA ODNOŚNIE WYSTĘPOWANIA ZWIERZĄT

Kontrola wykonywana jest przez służbę operacyjną lub przez sokolnika następującymi środkami/metodami: przy użyciu ptaków drapieżnych i/lub psa (w przypadku sokolnika), środków pirotechnicznych i bioakustycznych (w obu przypadkach). Po zgłoszeniu zderzenia statku powietrznego ze zwierzętami dokonywana jest kontrola RWY, TWY i statku powietrznego (po lądowaniu).

5.2 RAPORTOWANIE

Każda obecność ptaków i zwierzyny naziemnej na terenie lotniska powinna zostać zgłoszona do TWR w celu usunięcia zagrożenia przez personel lotniska.

6 MOC SILNIKÓW NA APN

Załogi statków powietrznych są zobowiązane do stosowania minimalnej, niezbędnej do wykonywania operacji lotniczych mocy silników w obrębie APN lotniska.

5 WILDLIFE ACTIVITY AROUND THE AERODROME

Increased activity of medium and large birds is observed at and in the vicinity of the aerodrome.

Enhanced vigilance is advised during take-off and landing.

5.1 WILDLIFE CONTROL

Wildlife control is carried out by the operational service or falconer using the following measures/methods: predatory birds and/or a dog (in the case of falconer), pyrotechnics or bioacoustics (in both cases). After a wildlife strike report, a check of the RWY, TWY and aircraft (after landing) is carried out.

5.2 REPORTING

Any presence of birds and ground wildlife at the aerodrome should be reported to TWR so that the hazard is removed by aerodrome staff.

6 ENGINE POWER ON APN

Crews of aircraft are obliged to use the minimum engine power necessary for flight operations within the aerodrome APN.

EPLL AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPLL AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	*Pages*
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPLL 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 07, RWY 25)	AD 2 EPLL 6 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP) RWY 07	AD 2 EPLL 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP) RWY 25	AD 2 EPLL 8 - 5
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP) RWY 25	AD 2 EPLL 8 - 9
AREA CHART ICAO - ARRIVAL AND TRANSIT ROUTES (TMA ŁÓDŹ)	AD 2 EPLL 9 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP) RWY 07	AD 2 EPLL 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP) RWY 25	AD 2 EPLL 10 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z RWY 25) CAT A,B,C,D	AD 2 EPLL 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPLL 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR RWY 07) CAT A,B,C,D	AD 2 EPLL 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR RWY 25) CAT A,B,C,D	AD 2 EPLL 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP RWY 07) CAT A,B,C,D	AD 2 EPLL 12 - 9

Charts	*Pages*
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP RWY 25) CAT A,B,C,D	AD 2 EPLL 12 - 13
VFR ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES	AD 2 EPLL 13 - 1

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

Powierzchnia segmentu lotu z widocznością (VSS) dla procedur podejścia ILS z RWY 25 (AD 2 EPLL 12-1), ILS y or LOC y RWY 25 (AD 2 EPLL 12-3), VOR RWY 25 (AD 2 EPLL 12-7) oraz RNP RWY 25 (AD 2 EPLL 12-13) jest naruszana przez następujące przeszkody:

Grupa drzew: 514331,8200N 0192447,1100E, 659 ft AMSL, 56 ft AGL
Grupa drzew: 514329,0900N 0192450,1700E, 669 ft AMSL, 65 ft AGL
Grupa drzew: 514323,5700N 0192444,9200E, 657 ft AMSL, 52 ft AGL
Grupa drzew: 514327,1400N 0192457,3000E, 681 ft AMSL, 82 ft AGL
Grupa drzew: 514333,7300N 0192448,8100E, 667 ft AMSL, 68 ft AGL

Zaleca się załogom statków powietrznych w segmencie lotu z widocznością, poniżej publikowanego OCA/OCH danej procedury podejścia do lądowania zwrócić szczególną uwagę na wskazane przeszkody podczas zniżania i zaleca się utrzymanie gradientu końcowego zniżania opublikowanego w końcowym podejściu.

The Visual Segment Surface (VSS) for the approach procedures ILS from RWY 25 (AD 2 EPLL 12-1), ILS y or LOC y RWY 25 (AD 2 EPLL 12-3), VOR RWY 25 (AD 2 EPLL 12-7) and RNP RWY 25 (AD 2 EPLL 12-13) is infringed by following obstacles:

Group of trees: 514331.8200N 0192447.1100E, 659 ft AMSL, 56 ft AGL
Group of trees: 514329.0900N 0192450.1700E, 669 ft AMSL, 65 ft AGL
Group of trees: 514323.5700N 0192444.9200E, 657 ft AMSL, 52 ft AGL
Group of trees: 514327.1400N 0192457.3000E, 681 ft AMSL, 82 ft AGL
Group of trees: 514333.7300N 0192448.8100E, 667 ft AMSL, 68 ft AGL

Flight crews are advised to pay particular attention to the obstacles mentioned above when flying within the visual segment, below the published OCA/OCH of the relevant approach procedure, during descent, and maintain the final descent gradient published for the final approach.

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

EPMO - WARSZAWA/Modlin

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	522704N 0203907E NIL
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	6 km (3,24 NM), 127°GEO od Nowego Dworu Mazowieckiego. 6 km (3.24 NM), 127°GEO FM Nowy Dwór Mazowiecki.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	344 ft / 26.3°C
4	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** **Geoid undulation at AD ELEV PSN**	102 ft
5	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** **MAG VAR/Annual Change**	5° E (2020) / 8' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. ul. Gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Tel.: +48-22-346-4000 Faks: +48-22-346-4005 SITA: WMIAPXH AFS: EPMOYDYX E-mail: info@modlinairport.pl www.modlinairport.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. ul. Gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki SITA: WMIAPXH AFS: EPMOYDYX Phone: +48-22-346-4000 Fax: +48-22-346-4005 E-mail: info@modlinairport.pl www.modlinairport.pl
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	**Dyżurny Operacyjny Portu:** Tel.: +48-22-346-4450 +48-22-346-4451 Faks: +48-22-346-4479 Tel. kom.: +48-609-225-592 E-mail: dopl@modlinairport.pl **Koordynatorzy ruchu naziemnego:** Tel.: +48-22-346-4480 Tel. kom.: +48-506-611-730 E-mail: krln@modlinairport.pl TWR: Tel.: +48-22-574-5518, +48-81-452-5518

	ATS	TWR: 0430-0059 (0330-2359).
8	**Tankowanie** **Fuelling**	H24
9	**Obsługa naziemna** **Handling**	W zakresie ASP z wyprzedzeniem 48 HR. W zakresie AMC z wyprzedzeniem 24 HR. W zakresie WELCOME z wyprzedzeniem 24 HR. ASP handling agent by prior arragement, 48 HR in advance. AMC handling agent by prior arragement, 24 HR in advance. WELCOME handling agent by prior arragement, 24 HR in advance.
10	**Ochrona** **Security**	H24
11	**Odladzanie** **De-icing**	W zakresie ASP z wyprzedzeniem 48 HR. W zakresie AMC z wyprzedzeniem 24 HR. W zakresie WELCOME z wyprzedzeniem 24 HR. ASP handling agent by prior arragement, 48 HR in advance. AMC handling agent by prior arragement, 24 HR in advance. WELCOME handling agent by prior arragement, 24 HR in advance.
12	**Uwagi** **Remarks**	Aktualne godziny pracy TWR podawane są w NOTAM. 1) - patrz GEN 2.1. Current working hours of TWR are published by NOTAM. 1) - see GEN 2.1.

EPMO AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPMO AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	**Środki załadowcze** **Cargo-handling facilities**	transportery taśmowe, przyczepy do bagażu, ciągarki elektryczne do przewozu bagażu, urządzenie "Ambulift" dla niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich. self-propelled belt loaders, baggage carts, electric ramp tractors, "Ambulift" device for disabled passengers on wheelchairs.
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1AVGAS 100 Olej: NIL Fuel: JET A-1AVGAS 100 Oil: NIL
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	JET A-1: 34000 L, 4 x 38000 L AVGAS: 8000 L
4	**Urządzenia do odladzania** **De-icing facilities**	Mallaghan TA8200 - w zakresie ASP. Mallaghan TA8200 - provided by ASP.
5	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** **Hangar space for visiting aircraft**	NIL
6	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** **Repair facilities for visiting aircraft**	Maksymalnie do MTOW 5700 kg. Up to MTOW 5700 kg.
7	**Uwagi** **Remarks**	**Aviation Support Poland Sp. z o.o.** Kierownik zmiany:

5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Konsultacje telefoniczne: Tel.: +48-22-346-4485 Telephone consultation: Phone: +48-22-346-4485
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefon, internet. Phone, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa-Modlin Tel.: +48-22-346-4485, + 48-22-794-0178 Tel. kom.: +48-503-122-340 E-mail: lsm.modlin@imgw.pl Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl Aeronautical Meteorological Station Warszawa-Modlin Phone: +48-22-346-4485, + 48-22-794-0178 Mobile: +48-503-122-340 E-mail: lsm.modlin@imgw.pl Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office Phones: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

EPMO AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPMO AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Procedury odlotów wielokierunkowych IFR ustalane są na wypadek, gdy odlot według wskazań przyrządów przez SID jest niemożliwy lub niepożądany. Należy się spodziewać, że ATC użyje frazeologii „IFR OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE RUNWAY XX TURN LEFT/RIGHT HDG XXX", która powinna być użyta w powtórzeniu przez załogę z uwzględnieniem części „IFR OMNIDIRECTIONAL".

Odloty wielokierunkowe w celu zwiększenia przepustowości lotniska nie są dozwolone w godzinach 2100–0500 (2000–0400) UTC (patrz GEN 2.1).

Zezwolenie ATC na wykonanie odlotu wielokierunkowego może być wydane tylko z inicjatywy ATC i zaakceptowane przez pilota.

IFR omnidirectional departure procedures are determined for the purpose of case when an instrument departure via SID is impossible or undesirable. Expect ATC to use phraseology of "IFR OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE RUNWAY XX TURN LEFT/RIGHT HDG XXX", which is to be read back including "IFR OMNIDIRECTIONAL" part.

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity enhancement are not permitted between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC (see GEN 2.1).

ATC clearance to execute an omnidirectional departure may be issued only upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

3.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

3.2.1. Procedura ogólna dla przylatujących statków powietrznych podczas wykonywania lotów innych niż według STAR

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

3.2.2. Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID EPMO

Jak podano na mapach SID 08 AD 2 EPMO 8-1 oraz SID 26 AD 2 EPMO 8-5.

3.2.3. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR EPMO

Jak podano na mapach STAR 08 AD 2 EPMO 10-1 and STAR 26 AD 2 EPMO 10-5.

3.2 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

3.2.1. General procedure for arriving aircraft when no STARs are in use

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

3.2.2. Communication failure procedure when conducting a SID EPMO

As specified on charts SID 08 AD 2 EPMO 8-1 and SID 26 AD 2 EPMO 8-5.

3.2.3. Communication failure procedure when conducting a STAR EPMO

As specified on charts STAR 08 AD 2 EPMO 10-1 and STAR 26 AD 2 EPMO 10-5.

4 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

4.1 PUNKTY VFR:

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

4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

4.1 VFR POINTS:

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

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
HOTEL	523257N 0203004E	Skrzyżowanie dróg w m. Przyborowice Road intersection in Przyborowice
INDIA	522828N 0203855E	Północno zachodni kraniec m. Wymysły North - western end of Wymysły
JULIETT	522240N 0205500E	M. Jabłonna Jabłonna
QUEBEC	522240N 0201113E	Most na rzece Wisła m. Wyszogród Bridge over the Vistula river, Wyszogród
SIERRA	523621N 0202358E	Wiadukt na skrzyżowaniu trasy S7 i linii kolejowej w m. Płońsk Flyover over the intersection of S7 road and railway in Płońsk
UNIFORM	522545N 0203915E	Most drogowy (trasa S7) nad Wisłą Road brigde (S7 road) over the Vistula River
VICTOR	522341N 0203226E	Kościół w m. Leoncin Church in Leoncin
YANKEE	523448N 0204625E	1 km na północ od stacji kolejowej Nasielsk 1 km north of Nasielsk railway station

1	**Środki załadowcze** **Cargo-handling facilities**	podnośniki widłowe (1,4 t, 2 t) - 2, ciągniki lotniskowe (5 t) - 4, (25 t) - 14, przyczepy bagażowe - 77, taśmociągi samojezdne (900 kg) - 10, platformy załadowcze (3,5 t, 7 t) - 2, LD-1/2/3 - 4, LD-1/2/3/4/6/8/11 - 10, LD-7/9 - 6, urządzenie dla pasażerów PRM. fork lifts (1.4 t, 2 t) - 2, aerodrome trucks (5 t) - 4, (25 t) - 14, truck trailers - 77, conveyor belts (900 kg) - 10, loader platforms (3.5 t, 7 t) - 2, LD-1/2/3 - 4, LD-1/2/3/4/6/8/11 - 10, LD-7/9 - 6, device/lift for passengers reduced mobility (PRM).
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1AVGAS 100LL Olej: NIL Fuel: JET A-1AVGAS 100LL Oil: NIL
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	JET A-1 (1 x 39000 l, 2 x 38000 l, 2 x 33000 l).Dystrybutor stały - AVGAS 100LL. JET A-1 (1 x 39000 l, 2 x 38000 l, 2 x 33000 l).Fuel dispenser - AVGAS 100LL.
4	**Urządzenia do odladzania** **De-icing facilities**	Odladzarki - 3. De-icing devices - 3.
5	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** **Hangar space for visiting aircraft**	NIL
6	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** **Repair facilities for visiting aircraft**	Obsługa liniowa/Obsługa hangarowa: Organizacja Obsługowa Part 145, statki powietrzne do 5700 kg MTOW. Air Starter Unit S. C 8040 – rozruch pneumatyczny może odbywać się, gdy ciśnienie wymagane do uruchomienia danej jednostki napędowej statku powietrznego nie przekroczy 60 psi (4,14 atm), natomiast temperatura podawanego powietrza nie może przekroczyć 232°C. Air Starter ASU GS280_V30 Guinault - jednostka rozruchowa o napędzie spalinowym DEUTZ TCD2015 V08 o mocy 661 hp/493 kW. Maksymalne ciśnienie robocze podczas rozruchu 42 PSI o przepływie 280 lb/min z możliwością wspierania układu klimatyzacji ACFT Airpack, w celu utrzymania przepływu nieschłodzonego powietrza. Line maintenance/Hangar maintenance: Maintenance Organization Part 145, aircraft up to 5700 kg MTOW. Air Starter Unit S. C 8040 – air start may take place when the pressure required to start the aircraft engine does not exceed 60 psi (4.14 atm) and the temperature of the supplied air must not exceed 232°C. Air Starter ASU GS280_V30 Guinault - 661 hp / 493 kW internal combustion start-up unit DEUTZ TCD2015 V08. Maximum operating pressure at start-up 42 PSI with a flow rate of 280 lb/min with the ability to support the Airpack aircraft air conditioning system to maintain uncooled air flow.
7	**Uwagi** **Remarks**	**Operator paliwowy: ORLEN Aviation Sp. z o.o.** Akceptowane formy płatności: a) karty płatnicze:

5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-61-868-1791 Telephone consultation. Phone: +48-61-868-1791
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefon, internet. Phone, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR, APP
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Poznań-Ławica Tel.: +48-61-868-1791 Tel. kom.: +48-503-122-811 E-mail: lsm.lawica@imgw.pl Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl Aeronautical Meteorological Station Poznań-Ławica Phone: +48-61-868-1791 Mobile: +48-503-122-811 E-mail: lsm.lawica@imgw.pl Meteorological Forecasting Office Kraków Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPPO AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPPO AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

wykonywania operacji B-RNAV wykonywały loty zgodnie z trajektoriami procedur RNAV 1. Pozwoli to na znaczną redukcję łączności radiowo- telefonicznej. W tym zakresie obowiązują następujące warunki dodatkowe:

UWAGA 1:

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

UWAGA 2:

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

Wszystkie procedury oczekiwania w TMA POZNAŃ NORTH 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 zapewniać będzie wykonanie lotu po najkrótszej bezpośredniej trasie/stosowanie skrótów, zwłaszcza poza godzinami największego natężenia ruchu. Możliwe jest zastosowanie wektorowania radarowego do zakrętu do podejścia końcowego celem przyspieszenia obsługi ruchu oraz zachowania separacji.

Na wszystkich kierunkach RWY wyznaczone zostały taktyczne punkty do wykonania krótszych podejść niestandardowych. Dla dolotów na RWY 10 – REP OBELI (GNSS) oraz REP PO412 (VOR), dla dolotów na RWY 28 – REP NUNBI (ILS i GNSS) oraz REP PO482 (VOR). Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrznego.

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

REMARK 1:

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

REMARK2:

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

All holding patterns within the POZNAŃ NORTH TMA are to be flown in accordance with ATC instructions. These procedures are also available for aircraft not approved for RNAV 1 (P-RNAV) operations.

Whenever possible, ATC will provide direct routing/shortcuts, especially during off-peak hours. In order to expedite the handling of traffic and maintain separations, radar vectoring may be used until the turn onto the final approach path.

Tactical points for shorter non-standard approaches are established for all RWY directions. For RWY 10 arrivals – REP OBELI (GNSS) and REP PO412 (VOR), for RWY 28 arrivals – REP NUNBI (ILS and GNSS) and REP PO482 (VOR). The points can be used only at the request/with the permission of the flight crew.

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

2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

PROCEDURA OGÓLNA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH PODCZAS WYKONYWANIA LOTÓW INNYCH NIŻ WEDŁUG STAR:

Ustawić transponder na kod 7600 i dalej zgodnie z planem lotu wykonać dolot do DVOR/DME CMP, wejść w holding, a następnie o ostatnim otrzymanym i potwierdzonym czasie EAT lub – jeśli go nie potwierdzono – EAT wynikającym z planu lotu, rozpocząć procedurę dolotową CMP 1D oraz procedurę ILS or LOC RWY 28 lub RNP RWY 28.

PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG SID:

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

PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG STAR

2 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

GENERAL PROCEDURE FOR ARRIVING AIRCRAFT DURING FLIGHTS OTHER THAN STAR:

Set the transponder to code 7600, then following the flight plan, arrive at DVOR/ DME CMP, join the holding pattern and, at the last assigned EAT or – if not acknowledged – flight plan EAT, commence the CMP 1D arrival procedure and ILS or LOC RWY 28 or RNP RWY 28.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON SID:

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

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR FLIGHTS ON STAR

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

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

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

c. W przypadku gdy STAR nie został przydzielony, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL. Następnie wykonać podejście (według ILS, RNP lub VOR) i lądowanie. Zniżanie należy wykonać po upływie 2 minut od ustawienia kodu 7600, zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach.

AIRCRAFT APPROVED FOR RNAV 1 (P-RNAV) OPERATIONS

a. If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and fly the assigned STAR, then execute an (ILS, RNP or VOR) approach and land. The descent shall be performed after 2 minutes from setting the transponder to code 7600, in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

b. If a STAR was assigned, the flight crew acknowledged it, and vectoring was initiated, set the transponder to code 7600 and continue for 2 minutes (from setting to code 7600) on the assigned heading and at the last assigned and acknowledged altitude. Thereafter continue directly to the FAF/FAP, execute an (ILS, RNP or VOR) approach and land. The descent shall be carried out in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

c. If no STAR was assigned, set the transponder to code 7600 and continue in accordance with the FPL. Thereafter execute an (ILS, RNP or VFR) approach and land. The descent shall be performed after 2 minutes from setting to code 7600, in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR POZNAŃ/Ławica:

3 VFR FLIGHT PROCEDURES

List of VFR navigation points used for VFR arrivals/departures at/ from the POZNAŃ/Ławica CTR:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
DELTA	523012N 0164605E	Wiadukt obwodnicy nad torami kolejowymi Ring road overpass over the railway
FOXTROT	522351N 0165129E	Stadion piłkarski Football stadium
GOLF	522556N 0165048E	Jasnozielony magazyn Pale green warehouse
HOTEL	522630N 0164750E	Hotel na południowym krańcu Jeziora Kierskiego Hotel on south end of Kierskie Lake
INDIA	522441N 0164737E	Radar lotniczy Aviation radar
JULIETT	522428N 0164333E	Węzeł drogowy Poznań-Ławica Road junction Poznań-Ławica
QUEBEC	523041N 0165829E	Park Orientacji Przestrzennej w Owińskach Spatial Orientation Park at Owińska
TANGO	522711N 0165848E	Oczyszczalnia ścieków w m. Koziegłowy Sewage treatment plant in Koziegłowy
UNIFORM	522203N 0165137E	Grobla przy stawie Nowakowskiego Causeway between Nowakowskiego ponds
VICTOR	522820N 0164726E	Północno-wschodni skraj Jeziora Kierskiego North-east part of Kierskie Lake
X-RAY	522345N 0163627E	Północny skraj Jeziora Niepruszewskiego North end of Niepruszewskie Lake
YANKEE	522753N 0165319E	Wiadukt Narutowicza Narutowicz overpass

Doloty VFR (patrz AD 2 EPPO 13-1) do lotniska POZNAŃ/Ławica mogą się odbywać po jednej z następujących tras VFR:

Trasa D-V-H: od wiaduktu obwodnicy nad torami kolejowymi - punkt **DELTA** wykonać lot wzdłuż torów kolejowych, w kierunku północno-wschodniego skraju Jeziora Kierskiego (MAG BRG 152°) - punkt **VICTOR**, następnie wzdłuż wschodniego brzegu Jeziora Kierskiego do jego południowego krańca (MAG BRG 165°) - punkt **HOTEL**. Przed dolotem do punktu **HOTEL**, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w północną strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „po trzecim" lewego kręgu RWY 10 lub pozycję „z wiatrem" (po północnej stronie osiedla Smochowice) prawego kręgu RWY 28.

Trasa Q-Y-G: trasa wykorzystywana do ominięcia aktywnego lotniska POZNAŃ/Kobylnica. Od Parku Orientacji Przestrzennej w Owińskach - punkt **QUEBEC** wykonywać lot w kierunku wiaduktu Narutowicza (MAG BRG 224°) - punkt **YANKEE**, następnie skręcić w lewo w stronę jasnozielonych magazynów (MAG BRG 213°) - punkt **GOLF**. Przed dolotem do punktu **GOLF**, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w północną strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „z wiatrem" lewego kręgu RWY 10 (po północnej stronie osiedla Smochowice) lub pozycję „po trzecim" prawego kręgu RWY28

Trasa T-Y-G: trasa wykorzystywana jako dolot do lub odlot z lotniska POZNAŃ/Kobylnica. Od oczyszczalni ścieków w Koziegłowach - punkt **TANGO** wykonać lot w kierunku wiaduktu Narutowicza (MAG BRG 277°) - punkt YANKEE, następnie skręcić w lewo w stronę jasnozielonych magazynów (MAG BRG 213°) - punkt **GOLF**. Przed dolotem do punktu **GOLF**, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w północną strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „z wiatrem" lewego kręgu RWY 10 (po północnej stronie osiedla Smochowice) lub pozycję „po trzecim" prawego kręgu RWY 28.

Trasa X-J-I: od północnego skraju Jeziora Niepruszewskiego - punkt **X-RAY** wykonać lot wzdłuż drogi 307 (nie przekraczając jej na północ) do węzła drogowego Poznań-Ławica (MAG BRG 077°) - punkt **JULIETT**, następnie wzdłuż drogi 307 (nie przekraczając jej na północ) do radaru lotniczego (MAG BRG 080°) - punkt **INDIA**. Przed dolotem do punktu **INDIA**, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w południową strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „po trzecim" prawego kręgu RWY 10 lub pozycję „z wiatrem" lewego kręgu RWY 28 (po południowej stronie osiedla Ławica).

Trasa U-F: od grobli przy stawie Nowakowskiego - punkt **UNIFORM** wykonywać lot w kierunku stadionu (MAG BRG 353°) - punkt **FOXTROT**. Przed dolotem do punktu **FOXTROT**, zgodnie z instrukcją ATC, wejść w południową strefę oczekiwania lub rozpocząć podejście wchodząc w pozycję „z wiatrem" prawego kręgu RWY 10 (po południowej stronie osiedla Ławica) lub pozycję „po trzecim" lewego kręgu RWY 28.

Uwaga:
Punkty **VICTOR**, **HOTEL**, **GOLF**, **JULIETT**, **INDIA** oraz **FOXTROT** meldować jedynie, gdy wymaga tego zezwolenie TWR POZNAŃ.

Standard VFR arrivals to POZNAŃ/Ławica aerodrome (see: AD 2 EPPO 13-1) can be carried out along one of the VFR routes:

D-V-H route: from **DELTA** point - ring road overpass over the railway fly to **VICTOR** along the railway in the direction of the north-east part of Kierskie Lake (MAG BRG 152°), then over **HOTEL** point along the east bank of Kierskie Lake to its south end (MAG BRG 165°). Before arrival to **HOTEL** point, in accordance with ATC instruction, join the north holding pattern or start the approach turning on base leg of RWY 10 left-hand circuit or downwind position (north of the housing estate Smochowice) of RWY 28 right circuit.

Q-Y-G route: the route is used for avoiding traffic at active POZNAŃ/ Kobylnica aerodrome. From **QUEBEC** point - Spatial Orientation Park at Owińska fly to **YANKEE** - Narutowicza overpass (MAG BRG 224°), then turn left to **GOLF** point in the direction of pale green warehouses (MAG BRG 213°). Before arrival at **GOLF** point, in accordance with ATC instruction, join the north holding pattern or start the approach in downwind position of RWY 10 left circuit (north of the housing estate Smochowice) or turning on base leg of RWY 28 right circuit.

T-Y-G route: the route is used for arrival to/departure from POZNAŃ/ Kobylnica aerodrome. From **TANGO** point - sewage treatment plant at Koziegłowy fly over **YANKEE** point - Narutowicza overpass (MAG BRG 277°) then turn left over **GOLF** point - pale green warehouses (MAG BRG 213°). Before arrival at **GOLF** point, in accordance with ATC instruction, join the north holding pattern or start the approach in downwind position of RWY 10 left circuit (north of the housing estate Smochowice) or turning on base leg of RWY 28 right circuit.

X-J-I route: from **X-RAY** point - north end of Niepruszewskie Lake fly to **JULIETT** point along road No 307 (do not cross the northern limits) to road junction Poznań- Ławica (MAG BRG 077°), continue to **INDIA** point along road No 307 (do not cross the northern limits) to aviation radar (MAG BRG 080°). Before arrival at **INDIA** point, in accordance with ATC instruction, join the south holding pattern or start the approach turning on base leg of RWY 10 right circuit or downwind position of RWY 28 left circuit (south of the housing estate Ławica).

U-F route: from **UNIFORM** point - causeway between Nowakowskiego ponds fly to **FOXTROT** point in the direction of the football stadium (MAG BRG 353°). Before arrival at **FOXTROT** point, in accordance with ATC instruction, join the south holding pattern or start the approach in downwind position of RWY 10 right circuit (south of the housing estate Ławica) or turning on base leg of RWY 28 left circuit.

Remark:
Points: **VICTOR**, **HOTEL**, **GOLF**, **JULIETT**, **INDIA** and **FOXTROT** should be reported only when required for POZNAŃ TWR clearance.

Wykaz punktów nawigacyjnych w MCTR KRZESINY (patrz Uwaga 1):

ECHO	521241N 0171709E	m. Kijewo - skrzyżowanie drogi z koleją
KILO	521953N 0171016E	m. Kleszczewo - magazyny
MIKE	521400N 0165000E	m. Mosina
ROMEO	521946N 0170303E	Rondo niedaleko m. Żerniki

List of navigation points within KRZESINY MCTR (see Remark 1):

ECHO	521241N 0171709E	Level crossing in Kijewo
KILO	521953N 0171016E	Warehouses in Kleszczewo
MIKE	521400N 0165000E	Mosina
ROMEO	521946N 0170303E	Roundabout near Żerniki
ZULU	521000N 0171000E	Zaniemyśl

ZULU	521000N 0171000E	m. Zaniemyśl

Uwaga 1:
W przypadku wykonywania dolotów do CTR POZNAŃ/Ławica przez punkty nawigacyjne w MCTR KRZESINY obowiązuje uzyskanie zezwolenia KRZESINY TOWER (121,025 MHz).

Uwaga 2:
Punkt **ROMEO** może być wykorzystywany tylko w procedurze RCF lub jako punkt oczekiwania dla lądowiska Żerniki (EPZE).

Remark 1:
While performing a flight to the POZNAŃ/Ławica CTR over the navigation points, clearance from KRZESINY TOWER (121.025 MHz) must be obtained during the activity within KRZESINY MCTR.

Remark 2:
Point **ROMEO** may be used only for RCF procedure or as holding point for Żerniki airfield (EPZE).

3.1 WLOT DO CTR POZNAŃ/ŁAWICA W LOCIE VFR

3.1.1. Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

a. Wlot w CTR POZNAŃ/Ławica i w TMA POZNAŃ odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwy organ ATS. Zezwolenie może być przekazane przez FIS POZNAŃ.

b. Jeżeli informator FIS POZNAŃ nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z właściwym organem ATS 5 minut przed dolotem do granicy CTR lub TMA.

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

3.1 POZNAŃ/ŁAWICA CTR ENTRY IN VFR FLIGHT

3.1.1. Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

a. Entry into the POZNAŃ/Ławica CTR may be performed upon clearance issued by appropriate ATS unit or received from POZNAŃ FIS.

b. If not instructed otherwise by the POZNAŃ FIS, radio communication with an appropriate ATS unit shall be established 5 minutes before reaching CTR or TMA limits.

3.1.2. Take-off from a place other than POZNAŃ/Ławica aerodrome into the POZNAŃ/Ławica CTR is possible after obtaining clearance from POZNAŃ TWR. In case of two-way radio communication failure from the place of departure, clearance shall be obtained by means of phone. Radio communication with POZNAŃ TWR shall be established immediately after take-off.

3.2 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami i w następujących strefach:

PÓŁNOCNA STREFA OCZEKIWANIA (NORTH HOLDING AREA) – należy oczekiwać w wyznaczonej strefie (strefa o granicy w punktach: 522630N 0164750E; 522630N 0165015E; 522600N 0165100E; 522620N 0165200E; 522720N 0165020E; 522720N 0164750E) wykonując lot nad terenami zielonymi (lasy i łąki), w bezpiecznej odległości od osiedli mieszkalnych. Gdy w użyciu jest RWY 10 wykonywać prawe zakręty w zachodniej części strefy. Gdy w użyciu jest RWY 28 wykonywać lewe zakręty we wschodniej części strefy.

POŁUDNIOWA STREFA OCZEKIWANIA (SOUTH HOLDING AREA) - należy oczekiwać w wyznaczonej strefie (strefa o granicy w punktach 522441N 0164737E; 522351N 0165129E; 522320N 0164850E) wykonując lot nad terenami zielonymi (lasy i ogródki działkowe ROD), w bezpiecznej odległości od osiedli mieszkalnych. Gdy w użyciu jest RWY 10 wykonywać lewe zakręty w zachodniej części strefy. Gdy w użyciu jest RWY 28 wykonywać prawe zakręty we wschodniej części strefy.

Punkt DELTA - W przypadku oczekiwania nad punktem **DELTA** należy wykonać procedurę tak, aby nie naruszać przestrzeni kontrolowanej POZNAŃ/Ławica. Wykorzystywane dla ACFT wykonujących lot z prędkością większą niż 120 kt IAS.

Punkt X-RAY - w przypadku oczekiwania nad punktem **X-RAY** należy wykonać procedurę tak, aby nie naruszać CTR POZNAŃ/Ławica. Wykorzystywane dla ACFT wykonujących lot z prędkością większą niż 120 kt IAS.

Punkt YANKEE - w przypadku oczekiwania nad punktem **YANKEE** należy wykonać procedurę tak, aby nie naruszać CTR POZNAŃ/Ławica.

Punkt VICTOR - w przypadku oczekiwania nad punktem **VICTOR** należy wykonać procedurę tak, aby przez cały czas pozostawać w

3.2 HOLDING PROCEDURES IN VFR FLIGHT

In case of congestion of air traffic VFR flight may expect holding at/in one of the following points/areas:

NORTH HOLDING AREA - hold within the designated area (area limits at points: 522630N 0164750E; 522630N 0165015E; 522600N 0165100E; 522620N 0165200E; 522720N 0165020E; 522720N 0164750E). Fly over green areas (forests and meadows) in safe distance from housing estates. When RWY 10 in use take right turns within the western side of the area. When RWY 28 in use take left turns within the eastern side of the area.

SOUTH HOLDING AREA - hold within the designated area (area limits at points: 522441N 0164737E; 522351N 0165129E; 522320N 0164850E). Fly over green areas (forests and garden allotments) in safe distance from housing estates. When RWY 10 in use take left turns within the western side of the area. When RWY 28 in use take right turns within the eastern side of the area.

DELTA point – the holding procedure at **DELTA** point shall be carried out without infringing POZNAŃ/Ławica CTR limits. The procedure is applicable for ACFT flying at speeds higher than 120 kt IAS.

X-RAY point - the holding procedure at **X-RAY** point shall be carried out without infringing POZNAŃ/Ławica CTR limits. The procedure is applicable for ACFT flying at speeds higher than 120 kt IAS.

YANKEE point - the holding procedure at **YANKEE** shall be carried out without infringing POZNAŃ/Ławica CTR limits.

VICTOR point – the holding procedure at **VICTOR** point shall be carried out to stay inside POZNAŃ/Ławica CTR limits north of Kierskie Lake considering the NORTH HOLDING AREA.

CTR POZNAŃ/Ławica na północ od jeziora Kierskiego z uwagą na PÓŁNOCNĄ STREFĘ OCZEKIWANIA.

Punkt JULIETT - w przypadku oczekiwania nad punktem **JULIETT** należy wykonać procedurę tak, aby przez cały czas pozostawać w CTR POZNAŃ/Ławica oraz na południe od drogi 307, procedurę wykonywać z uwagą na POŁUDNIOWĄ STREFĘ OCZEKIWANIA oraz MCTR KRZESINY.

Punkt UNIFORM - w przypadku oczekiwania nad punktem **UNIFORM** należy wykonać procedurę tak, aby przez cały czas pozostawać w CTR POZNAŃ/Ławica, procedurę wykonywać z uwagą na POŁUDNIOWĄ STREFĘ OCZEKIWANIA oraz MCTR KRZESINY.

Punkt GOLF - w przypadku oczekiwania nad punktem **GOLF** należy wykonać procedurę oczekiwania na wschodniej stronie PÓŁNOCNEJ STREFY OCZEKIWANIA nie przekraczając linii kolejowej na południe.

Punkt HOTEL - w przypadku oczekiwania nad punktem **HOTEL** należy wykonać procedurę oczekiwania na zachodniej stronie PÓŁNOCNEJ STREFY OCZEKIWANIA.

Punkt INDIA - w przypadku oczekiwania nad punktem **INDIA** należy wykonać procedurę oczekiwania po zachodniej stronie POŁUDNIOWEJ STREFY OCZEKIWANIA.

Punkt FOXTROT - w przypadku oczekiwania nad punktem **FOXTROT** należy wykonać procedurę oczekiwania po wschodniej stronie POŁUDNIOWEJ STREFY OCZEKIWANIA.

JULIETT point – the holding procedure at **JULIETT** point shall be carried out to stay inside POZNAŃ/Ławica CTR limits south of road No 307 considering the SOUTH HOLDING AREA and KRZESINY MCTR.

UNIFORM point - the holding procedure at **UNIFORM** point shall be carried out to stay inside POZNAŃ/Ławica CTR limits considering the SOUTH HOLDING AREA and KRZESINY MCTR.

GOLF point - the holding procedure at **GOLF** point shall be carried out on the eastern side of the NORTH HOLDING AREA without crossing the railroad to the south.

HOTEL point - the holding procedure at **HOTEL** point shall be carried out on the western side of the NORTH HOLDING AREA.

INDIA point - the holding procedure at **INDIA** point shall be carried out on the western side of the SOUTH HOLDING AREA.

FOXTROT point - the holding procedure at **FOXTROT** point shall be carried out on the eastern side of the SOUTH HOLDING AREA.

3.3 PROCEDURY PODEJŚCIA DO LĄDOWANIA NA LOTNISKU POZNAŃ/ŁAWICA W LOTACH VFR

3.3.1. Wykonując krąg nadlotniskowy pozycję „z wiatrem" wykonywać po północnej stronie osiedla Smochowice (w przypadku kręgów północnych) oraz po południowej stronie osiedla Ławica (w przypadku kręgów południowych).

3.3.2. Wykonując podejście do lądowania na RWY 10 wejść w pozycję „po trzecim" (base leg) nie wylatując poza miejscowość Przeźmierowo na zachód.

3.3.3. Wykonując podejście na RWY 28 wejść w pozycję „po trzecim" (base leg) nie przekraczając ulicy Polskiej oraz Bułgarskiej na wschód.

3.3.4. Ze względu na przepustowość ruchową lotniska, oczekuje się od pilotów wykonujących pełne lądowanie na RWY 10 przyziemienia poza strefą przyziemienia i sprawnego zwolnienia w drogę szybkiego zjazdu TWY R lub w TWY B.

3.3.5. W przypadku braku możliwości zastosowania się do procedur w punktach 2.22.3.3.1 do 2.22.3.3.4 (base limit i lądowanie z przelotem) załoga powinna zgłosić to TWR POZNAŃ z chwilą nawiązania łączności.

3.3.6. W uzasadnionych przypadkach (np. na prośbę załogi w celach szkoleniowych lub ze względu na inny ruch) załoga może otrzymać instrukcję wydłużenia pozycji „z wiatrem".

3.3 VFR APPROACH PROCEDURES AT POZNAŃ/ŁAWICA AERODROME

3.3.1. The downwind aerodrome traffic pattern shall be carried out north of the housing estate Smochowice (north circuits) south of the housing estate Ławica (south circuits).

3.3.2. When performing RWY 10 approach procedure enter base leg position without flying outside Przeźmierowo limits to the west.

3.3.3. When performing RWY 28 approach procedure enter base leg position avoiding crossing Polska and Bułgarska streets to the east.

3.3.4. When landing due to aerodrome air traffic capacity pilots are expected to perform a full stop landing on RWY 10 to touch down outside the TDZ and vacate the RWY immediately into rapid exit TWY R or into TWY B.

3.3.5. The air crew should notify POZNAŃ TWR after establishing contact when the procedures specified in items 2.22.3.3.1 to 2.22.3.3.4 (base limit and landing with overflight) cannot be adhered to.

3.3.6. Where justified (e.g. on the crew request for training purposes or other traffic), the air crew may be instructed to extend the downwind position.

3.4 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

3.4.1. Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony FPL obejmujący wlot w CTR POZNAŃ/Ławica bez zamiaru lądowania na lotnisku POZNAŃ/Ławica, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR POZNAŃ/Ławica, wlot do CTR jest zabroniony.

3.4 RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

3.4.1. If radio communication failure occurs before reaching the POZNAŃ/Ławica CTR limits during a flight for which a FPL was filed containing entry into POZNAŃ/Ławica CTR without the intention to land at POZNAŃ/Ławica aerodrome, entry into the CTR is forbidden.

3.4.2. Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony FPL z zamiarem lądowania na lotnisku POZNAŃ/Ławica, nastąpi przed osiągnięciem granicy POZNAŃ/Ławica lub w CTR POZNAŃ/Ławica, należy:

a. W czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **YANKEE**, wykonać orbity przez 5 minut, następnie dolecieć nad punkt **GOLF** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska POZNAŃ/Ławica;
- 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 RWY;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **GOLF** do czasu otrzymania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem **GOLF** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;
- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

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

- należy kierować się do punktu **DELTA** lub **TANGO** z ominięciem od zachodniej strony CTR POZNAŃ/Ławica oraz MCTR KRZESINY;
- następnie wykonać dolot do punktu **YANKEE** i postępować zgodnie z procedurą punktu 2.22.3.4.2.a.

3.4.2. If radio communication failure occurs before reaching the POZNAŃ/Ławica CTR limits during a flight for which a FPL was filed containing the intention to land at POZNAŃ/Ławica aerodrome, the aircrew shall:

a. During arrival and approach from the northern side of the aerodrome:

- make an arrival to reach **YANKEE** point, orbit for 5 minutes then reach **GOLF** point and expect visual signals given from the aerodrome control tower of POZNAŃ/Ławica;
- show all aircraft navigation lights during arrival and holding;
- after receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over **GOLF** point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over **GOLF** point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions;
- after landing vacate the RWY immediately into the first possible taxiway and wait for the FOLLOW ME car.

b. During arrival and approach from the southern side of the aerodrome:

- fly to **DELTA** or **TANGO** points by passing POZNAŃ/Ławica CTR and KRZESINY MCTR from the west;
- make an approach to reach **YANKEE** point and follow the procedure described in 2.22.3.4.2.a.

3.5 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

a. wyłącznie w porze dziennej,

b. z dala od chmur i z widocznością terenu,

c. widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,

d. pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,

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

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

3.5 SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in control zone (CTR) is obtained.

Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:

a. the flight will be performed during daytime only,

b. the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,

c. ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,

d. the ceiling is not less than 600 ft,

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

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

4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

4 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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

Helicopters conducting IFR or VFR approach to POZNAŃ/Ławica aerodrome perform landing on RWY in use as aeroplanes of category A 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.

Śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (HEMS) do startu/po lądowaniu z/na RWY wykonują podlot z/do bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (HEMS) filii Poznań położonej w NE części lotniska POZNAŃ/ Ławica (oznaczonej na mapie AD 2 EPPO 2-1) drogami TWY N1 i TWY L i/ lub TWY M.

For take-off/after landing from/on the RWY, Medical Air Rescue (HEMS) helicopters shall air taxi to/from the Poznań base of Medical Air Rescue (HEMS) located in the NE part of POZNAŃ/Ławica aerodrome (shown on chart AD 2 EPPO 2-1) via TWYs N1 and L and/or TWY M.

5 ZMNIEJSZONE MINIMA SEPARACJI NA RWY 10/28

Na lotnisku mogą być stosowane zmniejszone minima separacji na RWY 10/28 dla statków powietrznych kategorii 1 (statki powietrzne śmigłowe jednosilnikowe o maksymalnej, poświadczonej masie startowej 2000 kg lub mniejszej) zgodnie z ICAO Doc 4444, 7.11.

Należy zwrócić uwagę na możliwość wystąpienia lądowania statku powietrznego kategorii 1, jeżeli poprzedzający lądujący statek powietrzny kategorii 1 lub 2 (statki powietrzne śmigłowe jednosilnikowe o MTOM większej niż 2000 kg ale mniejszej niż 7000 kg; oraz statki powietrzne śmigłowe dwusilnikowe o MTOM mniejszej niż 7000 kg) zwolnił drogę startową lub przekroczył skrzyżowanie RWY z drogą techniczną do Lotniskowej Straży Pożarnej, jest w ruchu i opuści RWY bez zawracania.

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

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

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

5 REDUCED SEPARATION MINIMA ON RWY 10/28

At the aerodrome, reduced separation minima may be applied on RWY 10/28 for Category 1 aircraft (single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less) as specified in ICAO Doc 4444, 7.11.

Attention should be paid to the possibility of the Category 1 aircraft landing if the preceding landing aircraft is a Category 1 or 2 (single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of more than 2000 kg but less than 7000 kg; and twin-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of less than 7000 kg) has vacated the RWY or crossed the intersection of the RWY with the technical road to the Airport Fire Brigade, is moving and will vacate the RWY without backtrack.

Attention should be paid to the possibility of the Category 1 aircraft landing if the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 has crossed the intersection of the RWY with the technical road to the Airport Fire Brigade and is airborne.

Attention should be paid to the possibility of the Category 1 aircraft departure if the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 is airborne and has crossed the intersection of the RWY with the technical road to the Airport Fire Brigade.

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

6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

6.1. Operacje lądowania ILS kategorii II mogą być wykonywane na kierunku RWY 28 przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora. Warunkiem wykonywania operacji kategorii II jest sprawność niezbędnych urządzeń.

6 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

6.1. ILS CAT II landing operations might be carried out on RWY 28 by those operators, whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out ILS CAT II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities. The efficiency of the necessary equipment is a condition for carrying out category II operations.

6.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

6.2.1. Faza przygotowania do wprowadzenia LVP będzie rozpoczęta, jeżeli:

a. wartość zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) zmniejszy się do 800 m (lub mniej), a tendencja za okres ostatnich 10 minut będzie wskazywała dalszy spadek, i/lub

b. wysokość podstawy chmur na podejściu wykorzystywanym do operacji lądowania, przy wielkości zachmurzenia BKN (z przerwami 5/8 do 7/8) lub OVC (całkowite 8/8) lub gdy widzialność pionowa (podstawa chmur)

6.2 Criteria for the initiation and termination of LVP

6.2.1. Preparation phase for LVP operations will be commenced when:

a. RWY visual range value (RVR) falls below 800 m (or less) and the trend for the last 10 minutes will show a further decline, and/or

b. the cloud base on approach used for landing operations, with the amount of cloud cover BKN (with breaks 5/8 to 7/8) or OVC (total 8/8) or when vertical visibility (the cloud base) falls below 300 ft (or less), and weather forecast for the aerodrome (TAF) predicts its further decline, and/or

zmniejszy się do 300 ft. (lub mniej), a prognoza dla lotniska (TAF) przewiduje dalszy jej spadek, i/lub

c. ostrzeżenie lotniskowe, wystawione przez właściwe biuro prognoz, przewiduje zmniejszenie widzialności poniżej 800 m i/lub obniżenie podstawy chmur (o wielkości zachmurzenia BKN lub OVC) lub widzialności pionowej poniżej 300 ft.

c. aerodrome warning issued by the appropriate forecast office, predicts visibility decline below 800 m and/or cloud base decline (with the amount of cloud cover BKN or OVC) or vertical visibility below 300 ft.

6.2.2. Wprowadzenie procedur LVP następuje jeżeli widzialność wzdłuż drogi startowej na dowolnym punkcie pomiarowym spada poniżej RVR 550 m lub podstawa chmur zmniejsza się poniżej 200 ft.

6.2.2. LVP will be commenced when RVR at any measuring point declines below RVR 550 m or cloud base declines below 200 ft.

6.2.3. Odwołanie procedur LVP następuje w przypadku poprawy warunków meteorologicznych przy wzroście RVR na każdym z punktów pomiarowych powyżej 550 m i podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba podniesie się powyżej 200 ft z utrzymującą się tendencją wzrostową widzialności.

6.2.3. LVP will be terminated in case of meteorological conditions improvement at RVR increase at every measuring point over 550 m and cloud base covering more than half of the sky reaches above 200 ft with a continuing upward trend in visibility.

6.3. Zawieszenie procedur LVP nastąpi w następujących sytuacjach (Poznań TWR wprowadza do ATIS komunikat o treści: „*Low Visibility Procedures CAT 2 suspended*");

6.3. LVP will be suspended in the following situations (Poznań TWR commences to ATIS message with the following content: „*Low Visibility Procedures CAT 2 suspended*");

6.3.1. Awaria systemu oświetlenia nawigacyjnego RWY i/lub TWY, uniemożliwiająca kontynuację operacji w warunkach ograniczonej widzialności (w tym m.in.: świateł podejścia, świateł osi, krawędzi, strefy przyziemienia RWY, systemu zasilania);

6.3.1. Failure of the RWY and/or TWY navigation lighting system, preventing the continuation of operations in low visibility conditions (including: approach lights, axis lights, edge lights, touchdown zone RWY, power system);

6.3.2. Awaria systemu ILS (dostępne są tylko operacje startu – LVTO); Poznań TWR wprowadza komunikat do ATIS: "L*ow Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available*");

6.3.2. Failure of the ILS (take-off only operations available – LVTO; (Poznań TWR commences to ATIS message with the following content: „*Low Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available*");

6.3.3. Awaria urządzeń AWOS służących do pomiaru RVR oraz podstawy chmur;

6.3.3. Failure of AWOS devices for RVR and cloud base measurement;

6.3.4. Podczas prowadzenia akcji ratowniczej na lotnisku;

6.3.4. During the rescue operation at the airport;

6.3.5. Zaistnienie jakiejkolwiek sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu operacji startu/lądowania w warunkach ograniczonej widzialności.

6.3.5. Occurrence of any situation threatening the safety of take-off/landing operations in low visibility conditions;

6.3.6. Jeśli usunięcie przyczyny zawieszenia LVP staje się długotrwałe lub niemożliwe, Poznań TWR w porozumieniu z DOPL podejmuje decyzję o odwołaniu LVP lub odwołaniu przygotowania do LVP (adekwatnie do sytuacji) oraz wprowadza do ATIS komunikat: *"Low Visibility Procedures not available".*

6.3.6. If removing the cause of LVP suspension becomes prolonged or impossible, Poznań TWR in agreement with Airport Duty Officer decided to terminate LVP or to terminate LVP preparation (depending on the situation) and commences to ATIS message with the following content: *„Low Visibility Procedures not available".*

6.4 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

6.4 Low visibility procedure (LVP) description

6.4.1. W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani za pośrednictwem rozgłośni ATIS lub drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: „*Low visibility procedures in operation*".

6.4.1. During LVP, special ATC procedures will be applied. Flight crews will be informed of the commencement of these procedures by ATIS or by radio. The following phraseology will be used: "*Low visibility procedures in operation*".

6.4.2. W czasie przygotowania do LVP i trwania LVP należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości startów i lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji między statkami powietrznymi.

6.4.2. During the preparation and operation phase of LVP a significantly reduced departure and landing rate should be expected, which results from the obligation to increase the separation between aircraft.

6.4.3. Zasady kołowania zależne są od warunków RVR:

6.4.3. Taxiing rules depend on RVR conditions:

a. RVR ≥ 550 m - kołowanie odbywa się bez asysty FOLLOW ME;

a. RVR ≥ 550 m - taxiing is conducted without FOLLOW ME assistance;

b. 350 m ≤ RVR < 550 m - na TWY wyposażonych w światła linii centralnej (D1, D2, H1, H2, R, S) kołowanie odbywa się bez asysty FOLLOW ME. Na pozostałych TWY asysta FOLLOW ME jest wymagana;

c. RVR < 350 m - wymagana jest asysta FOLLOW ME.

Odpowiednie instrukcje będą przekazywane przez ATC.

6.4.4. Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będą używane RWY 10 i RWY 28. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.

6.5 Inne ograniczenia wykonywania operacji w warunkach LVP

6.5.1. Liczba statków powietrznych będących jednocześnie w polu manewrowym w obszarze RWY i TWY pomiędzy poprzeczkami zatrzymania CAT II na TWY B, H1, G oraz poprzeczką zatrzymania CAT I/CAT II na TWY N1 jest ograniczona do jednego.

6.5.2. W pozostałych częściach pola manewrowego dopuszczalna liczba statków powietrznych jest uzależniona od liczby dostępnych pojazdów FOLLOW ME.

6.5.3. Kołowanie śmigłowców podlotem (air-taxi) w warunkach LVP jest zabronione.

6.5.4. Operacje statków powietrznych kodu „F" w warunkach LVP są zabronione.

6.5.5. Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania: „*Request practice Category II approach*". W takiej sytuacji działanie opisane w punktach do 2.22.5.4.1. do 2.22.5.5.4 nie będą stosowane.

b. 350 m ≤ RVR < 550 m - taxiing on TWYs equipped with centre line lights (D1, D2, H1, H2, R, S) is conducted without FOLLOW ME assistance. On remaining TWYs FOLLOW ME assistance is required;

c. RVR < 350 m - FOLLOW ME assistance is required.

Appropriate instructions will be provided by ATC.

6.4.4. For departing aircraft during LVP/LVTO RWY 10 and RWY 28 will be used for take-off. Take-offs are prohibited if RVR value is less than 125 m.

6.5 Other restrictions on performing operations under LVP conditions

6.5.1. Number of aircraft remaining simultaneously in the manoeuvring area within RWY and TWY area between CAT II stop bars at TWY B, H1, G and CAT I/CAT II stop bar at TWY N1 is limited to one.

6.5.2. In the remaining parts of the manoeuvring area, the permissible number of aircraft depends on the number of available FOLLOW ME vehicles.

6.5.3. Helicopter air-taxiing in LVP conditions is forbidden.

6.5.4. „F" code aircraft operations in LVP conditions are forbidden.

6.5.5. Pilots who wish to perform a CAT II approach for training purposes should use the following phrasing on first contact with APP: "*Request practice Category II approach*". In this case, measures described in items 2.22.5.4.1 to 2.22.5.5.4 will not be applied.

EPPO AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE
EPPO AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW

1.1. Lotnisko POZNAŃ/Ławica jest lotniskiem koordynowanym (poziom 3 wg IATA) w okresie całego roku kalendarzowego, w godzinach 2200-0600 LMT.

1.2. Wykonanie operacji lotniczej na lotnisku POZNAŃ/Ławica wymaga wcześniejszego uzyskania slotu od koordynatora rozkładów lotów.

1.3. Koordynacją rozkładów lotów objęte są operacje statków powietrznych w lotach IFR oraz VFR, z wyjątkiem lotów statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.

1.4. Airport Coordination Limited (ACL) jest powołanym koordynatorem rozkładów lotów dla lotniska POZNAŃ/Ławica. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie muszą być kierowane bezpośrednio do ACL. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie przez operatorów lotnictwa ogólnego muszą być przygotowane przez agenta handlingowego danego operatora lotniczego na lotnisku.

1 FLIGHT SCHEDULE COORDINATION

1.1. POZNAŃ/Ławica aerodrome is a coordinated aerodrome (IATA Level 3) during the whole calendar year, between 2200 and 0600 LMT.

1.2. Any flight operation requires a slot provided by the flight scheduling coordinator.

1.3. The flight scheduling coordination is applicable to IFR and VFR flights with the exception of state aircraft flights, emergency landings, humanitarian flights and rescue helicopters.

1.4. Airport Coordination Limited (ACL) is the appointed flight scheduling coordinator for POZNAŃ/Ławica aerodrome. Take-off and arrival slot requests shall be submitted directly to ACL. Slot requests of General Aviation operators shall be prepared by the handling agent of a given aircraft operator at the aerodrome.

1.5. Poza okresem koordynacji ACL prowadzi usługę zbierania danych (poziom 1 wg IATA) dla lotniska POZNAŃ/Ławica, w związku z czym wszyscy przewoźnicy powinni przesyłać do ACL dane o planowanych operacjach z/do lotniska POZNAŃ/Ławica.

Godziny pracy biura: 0830-1700 lokalnego czasu UK, MON - FRI z wyłączeniem świąt.

E-mail: poland@acl-international.com
Telefon: +44-208-564-0621, +44-208-564-0637
www: acl-uk.org

Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie:

E-mail: slots@acl-international.com
SITA: LONACXH

Poza godzinami pracy biura operatorzy powinni kontaktować się z zarządzającymi lotniskiem POZNAŃ/Ławica (EPPO/POZ):

E-mail: slot@airport-poznan.com.pl
Telefon: +48-61-849-2253

1.6. Użytkownik statku powietrznego zobowiązany jest do zapoznania się z lokalnymi wytycznymi dla operacji w porze nocnej na lotnisku POZNAŃ/Ławica (zasada lokalna EPPO-3), które są zawarte na stronie internetowej: https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=16 w sekcji Local Guidelines.

2. Na terenie lotniska znajduje się transponder (bez modu C) kalibrujący radar. System TCAS może mylnie generować ostrzeżenia o ruchu.

3. Zarządzający lotniskiem POZNAŃ/Ławica zwraca się do załóg statków powietrznych z prośbą o zgłaszanie wszelkich zagrożeń zauważonych z powietrza w otoczeniu lotniska w postaci:

- niezidentyfikowanych przeszkód lotniczych i możliwości powstawania wzbudzonej turbulencji,
- stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł,
- oślepiania powodowanego dużymi, wysoce odblaskowymi powierzchniami,
- źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozorowania,
- niektórych świateł naziemnych w otoczeniu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgłaszane, ekranowane lub w inny sposób modyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia,
- innych potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

Zgłoszenia należy przekazywać bezpośrednio do kontroli TWR POZNAŃ lub do dyżurnego operacyjnego portu na e-mail: ops@airport-poznan.com.pl lub tel.: +48-664-789-138.

1.5. Outside the coordination period, ACL provides for data collection (IATA Level 1) for POZNAŃ/Ławica aerodrome. Therefore, all carriers shall send to ACL data on the planned operations from/to POZNAŃ/Ławica aerodrome.

Office hours: 0830-1700 UK LMT, MON - FRI (excluding public holidays).

E-mail: poland@acl-international.com
Phone: +44-208-564-0621, +44-208-564-0637
www: acl-uk.org

Slot requests:

E-mail: slots@acl-international.com
SITA: LONACXH

Outside the ACL office hours, operators shall contact the administration of POZNAŃ/Ławica (EPPO/POZ):

E-mail: slot@airport-poznan.com.pl
Phone: +48-61-849-2253

1.6. An aircraft user is required to read the local guidelines for night operations at POZNAŃ/Ławica aerodrome (local rule EPPO-3) to be found at: https:// www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=16 in the Local Guidelines section.

2. A radar calibrating transponder (without mode C) is installed at the aerodrome. Thus incorrect traffic warnings may be generated by TCAS.

3. The administration of POZNAŃ/Ławica aerodrome asks the aircraft crews for reporting any hazards in the vicinity of the aerodrome identified in the air such as:

- unidentified aeronautical obstacles and possible induced turbulence,
- hazardous, confusing or misleading lights,
- dazzle created by large highly reflective surfaces,
- sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may disturb aeronautical communications, navigation and surveillance systems or negatively affect their efficiency,
- some ground-based lights in the vicinity of the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be reported, screened or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard,
- other potential hazards to the safety of air traffic.

Reports are to be sent directly to POZNAŃ TWR or to the Airport Duty Officer to the e-mail address: ops@airport-poznan.com.pl or by phone: +48-664-789-138.

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

OSTRZEŻENIA

W ciągu całego roku w dni deszczowe prawdopodobne zagrożenie ze strony mew. W okresie jesienno-zimowo-wiosennym lokalne migracje ptaków w rejonie lotniska, w szczególności krukowatych. W okresie wiosennym i jesiennym intensywne przeloty migracyjne ptaków na różnych wysokościach. Pod koniec wiosny i z początkiem lata aktywność rozpoczynają ptaki młode, głównie pustułki. W okresie letnim możliwe przeloty gołębi pocztowych. Często nad lotnisko zalatują lokalne myszołowy i błotniaki. Duża aktywność jaskółek. Pod koniec lata rozpoczyna się wzmożona aktywność ptaków żerujących w rejonie lotniska, w szczególności duże stada szpaków.

4 BIRD CONCENTRATIONS AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA IN THE VICINITY OF THE AERODROME

WARNINGS

Throughout the year in wet weather, gulls may pose a risk to aircraft. In autumn, winter and spring months, birds, mainly corvids, commute in the vicinity of the aerodrome. In spring and autumn, intense migratory flights of birds take place at various heights. In late spring and early summer, young birds, mainly kestrels, begin their activity. In summer months, homing pigeons may transit across the aerodrome. Local buzzards and harriers fly often over the aerodrome. Intense swallow activity. In late summer, there is increased activity of birds feeding in the vicinity of the aerodrome, mainly large flocks of starlings.

EPPO AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPPO AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	*Pages*
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPPO 2 - 1
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 1, DE-ICING PAD)	AD 2 EPPO 4 - 1
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 2, 3)	AD 2 EPPO 4 - 3
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 10, RWY 28)	AD 2 EPPO 6 - 1
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 28)	AD 2 EPPO 7 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 10)	AD 2 EPPO 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 28)	AD 2 EPPO 8 - 5
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RWY 28)	AD 2 EPPO 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 10)	AD 2 EPPO 10 - 3
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 28)	AD 2 EPPO 10 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z CAT II) RWY 28 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPPO 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y CAT II or LOC y) RWY 28 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPPO 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 10 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPPO 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 28 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPPO 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 10 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPPO 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 28 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPPO 12 - 13
VFR ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES	AD 2 EPPO 13 - 1

EPPO AD 2.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)

EPPO AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Brak penetracji.	No penetrations.

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

EPRA - WARSZAWA - RADOM

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	512320N 0211242E linia centralna RWY, 1000 m od początku RWY 07. RWY centre line, 1000 m from RWY 07.
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	4 km (2,16 NM) na południowy wschód od centrum miasta Radom. 4 km (2.16 NM) to the south-east of Radom city centre.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	625 ft / 26.8°C
4	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** **Geoid undulation at AD ELEV PSN**	111 ft
5	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** **MAG VAR/Annual Change**	7° E (2020) / 9' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Polskie Porty Lotnicze S.A. Lotnisko Warszawa-Radom ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Tel.: +48-48-378-7180 (sekretariat) Tel. kom.: +48-609-792-836 (sekretariat) Faks: +48-48-378-7430 www.lotniskowarszawa-radom.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Polish Airports Lotnisko Warszawa-Radom ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Phone (office): +48-48-378-7180 Mobile (office): +48-609-792-836 Fax: +48-48-378-7430 www.lotniskowarszawa-radom.pl
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	Dyżurny Operacyjny: Tel. kom.: +48-887-781-080, +48-887-781-090 E-mail: dopl.rdo@ppl.pl Radom TWR: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ul. Lubelska 158 26-600 Radom Tel.: +48-22-574-7976 E-mail: twr.radom@pansa.pl TWR (AMHS): EPRAZTZX Dowódca Jednostki Wojskowej 4938: Tel.: +48-261-511-500, +48-261-511-330

	Customs and immigration	
3	**Służby medyczne i sanitarne** **Health and sanitation**	0500-2100 (0400-2000) MIL: w czasie wykonywania lotów. 0500-2100 (0400-2000) MIL: during flights.
4	**Służba Informacji Lotniczej** **AIS**	H24 W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg. H24 In the scope of services provided by ARO.
5	**Biuro Odpraw Załóg** **ATS Reporting Office (ARO)**	MIL: H24 CIV: H24 Dostęp zdalny: iwb.pansa.pl / kontakt telefoniczny. MIL: H24 CIV: H24 Remote access: iwb.pansa.pl / telephone contact.
6	**Biuro odpraw MET** **MET briefing office**	H24
7	**ATS** **ATS**	CIV: MON, THU, SAT 1900-2200 (1800-2100) TUE, FRI, SUN 0700-1400 (0600-1300) TUE, FRI, SUN 1700-2000 (1600-1900) Patrz NOTAM. MIL: H24 Patrz NOTAM. CIV: MON, THU, SAT 1900-2200 (1800-2100) TUE, FRI, SUN 0700-1400 (0600-1300) TUE, FRI, SUN 1700-2000 (1600-1900) See NOTAM. MIL: H24 See NOTAM.
8	**Tankowanie** **Fuelling**	0500-2100 (0400-2000) CIV: Czas powiadamiania przed planowanym tankowaniem - 4 HR. MIL: wymaga uzgodnienia z JW 4938 przed przylotem. 0500-2100 (0400-2000) CIV: Prior notification time before planned refueling - 4 HR. MIL: consultation with Military Unit 4938 required before arrival.
9	**Obsługa naziemna** **Handling**	CIV: 0400-2200 (0300-2100) MIL: w czasie pracy MIL RADOM WIEŻA i/lub MIL RADOM GROUND. CIV: 0400-2200 (0300-2100) MIL: during operational hours of MIL RADOM TOWER and/or MIL RADOM GROUND.
10	**Ochrona** **Security**	H24
11	**Odladzanie** **De-icing**	CIV: 0400-2000 (0300-1900) MIL: NIL
12	**Uwagi** **Remarks**	[1)] - patrz GEN 2.1. **CIV**: Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR, po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

		MIL: Zamiar wykonania operacji lotniczej przez państwowe ACFT należy zgłaszać formularzem PPR do MIL ARO w terminie: 24 HR – przed planowaną operacją podczas godzin aktywności MIL ATS i MIL ARO, 48 HR – przed planowaną operacją poza godzinami pracy MIL ATS i MIL ARO. Formularz PPR dostępny po kontakcie telefonicznym z MIL ARO +48-261-511-228 lub e-mail: 42blsz.boz@ron.mil.pl. [1)] - see GEN 2.1. **CIV**: Outside published hours, ATC is available 48 HR in advance with prior approval from the Polish Air Navigation Services Agency. **MIL**: An intention to conduct an air traffic operation by state aircraft shall be notified by means of Prior Permission Required (PPR) to ARO MIL in: 24 HR in advanced of the planned operation during ATS MIL and ARO MIL activity hours. 48 HR in advanced of the planned operation outside ATS MIL and ARO MIL operational hours. The PPR form is available at phone number ARO MIL: +48-261-511-228 or e-mail address: 42blsz.boz@ron.mil.pl.

EPRA AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPRA AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	**Środki załadowcze** **Cargo-handling facilities**	Kompletny sprzęt do obsługi samolotów szerokokadłubowych i wąskokadłubowych. Full equipment for handling of wide-body and narrow-body aeroplanes.
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1 CIV: JET A-1. F-34 MIL: F-34 Olej: MIL: CASTROL 599 Fuel: JET A-1 CIV: JET A-1. F-34 MIL: F-34 Oil: MIL: CASTROL 599
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	CIV: cysterna samochodowa 40000 l. MIL: cysterna samochodowa - 21000 l, 2 x 7500 l. CIV: tank truck 40000 l. MIL: tank truck - 21000 l, 2 x 7500 l.
4	**Urządzenia do odladzania** **De-icing facilities**	Elephant My - 1.
5	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** **Hangar space for visiting aircraft**	NIL
6	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** **Repair facilities for visiting aircraft**	NIL
7	**Uwagi** **Remarks**	Agent handlingowy: Welcome Airport Services ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Tel. kom.: +48-734-101-606 E-mail: duty.rdo@welcome-as.pl Częstotliwość: 131,430 MHz SITA: RDOOOXH Odladzanie: Częstotliwość: 131,430 MHz Kontakt w sprawach handlowych: Zespół Obsługi Sprzedaży Paliw Lotniczych PKN ORLEN S.A. ul. Bielańska 12 00-085 Warszawa Tel.: +48-22-778-0882, +48-22-778-0338 Tel. kom.: +48-695-056-287

		E-mail: aviation@orlen.pl Kontakt w sprawach operacyjnych: ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2 02-159 Warszawa Tel.: +48-22-778-0388 Tel. kom.: +48-722-392-020 E-mail: Jan.Bobecki@orlen.pl Handling Agent: Welcome Airport Services ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Mobile: +48-734-101-606 E-mail: duty.rdo@welcome-as.pl Frequency: 131.430 MHz SITA: RDOOOXH De-icing: Frequency: 131.430 MHz Contact in commercial matters: Aviation Fuel Sales Team PKN ORLEN S.A. ul. Bielańska 12 00-085 Warszawa Phone: +48-22-778-0882, +48-22-778-0338 Mobile: +48-695-056-287 E-mail: aviation@orlen.pl Operational contact: ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2 02-159 Warszawa Phone: +48-22-778-0388 Mobile: +48-722-392-020 E-mail: Jan.Bobecki@orlen.pl

EPRA AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW
EPRA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	**Hotele** **Hotels**	W mieście. In the city.
2	**Restauracje** **Restaurants**	Restauracje, kawiarnie. Restaurants, coffee shops.
3	**Środki transportu** **Transportation**	Komunikacja miejska, taksówki, wypożyczalnia samochodów. Public transport, taxi, car rental.
4	**Pomoc medyczna** **Medical facilities**	Pierwsza pomoc przedmedyczna udzielana jest przez strażaków lotniskowej straży pożarnej. Pomoc medyczna realizowana jest przez pogotowie ratunkowe z miasta. First aid (pre-medical) provided by fire fighters from the Aerodrome Fire Sevice. Medical assistance provided by the emergency ambulance service from the city.
5	**Usługi bankowe i pocztowe** **Bank and Post office**	Bank: Kantor wymiany walut, bankomat. Poczta: NIL Bank: Exchange office, cash dispenser. Post: NIL
6	**Informacja turystyczna**	Miejska Informacja Turystyczna w Radomiu, tel.: +48-48-360-0610.

	Tourist office	The Tourist Office in Radom, phone: +48-48-360-0610.
7	**Uwagi** **Remarks**	NIL

EPRA AD 2.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE
EPRA AD 2.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	**Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej** **Aerodrome category for firefighting**	CIV: CAT 7 ICAO (CAT 8 ICAO O/R z wyprzedzeniem 24 HR.) CIV: CAT 7 ICAO (CAT 8 ICAO, O/R 24 HR in advance.)
2	**Wyposażenie ratownicze** **Rescue equipment**	pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 3, pojazd operacyjny - 1. rescue and firefighting vehicles - 3, operational vehicle - 1.
3	**Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych** **Capability for removal of disabled aircraft**	Maksymalnie do MTOW 5700 kg. Dźwig ratowniczy dostępny jest zgodnie z umową Zarządzającego lotniskiem z podmiotem zewnętrznym. Zarządzający lotniskiem w zależności od potrzeb organizuje pomoc zewnętrzną w oparciu o siły i środki LSRG działającej na Lotnisku Chopina w Warszawie. Up to MTOW of 5700 kg. Rescue crane available in accordance with AD administrator agreement with an outside body. Depending on the needs, the AD administrator organises external assistance using forces and measures of the Aerodrome Firefighting Service operating at Warsaw Chopin Airport.
4	**Uwagi** **Remarks**	Możliwość czasowego podniesienia kategorii ochrony przeciwpożarowej lotniska do CAT 8 ICAO na czas operacji. Wniosek należy kierować do dyżurnego operacyjnego portu z wyprzedzeniem co najmniej 24 HR przed operacją (e-mail: dopl.rdo@ppl.pl). 42. Baza Lotnictwa Szkolnego zapewnia zabezpieczenie w zakresie ochrony przeciwpożarowej dla SP lotnictwa państwowego równoważne CAT 7 ICAO z możliwością czasowego podniesienia do CAT 8 ICAO O/R z wyprzedzeniem 24 HR. AD category for firefighting may be temporarily increased to CAT 8 ICAO during the operation. Requests to be submitted to the Airport Duty Officer at least 24 HR in advance of the operation (e-mail: dopl.rdo@ppl.pl). 42nd Air Training Base provides safeguarding of firefighting security for state aircraft equally to CAT 7 ICAO with possible temporary rise up to CAT 8 ICAO category O/R 24 HR in advance.

EPRA AD 2.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA
EPRA AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	**Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania** **Type(s) of clearing equipment**	CIV: - oczyszczarka lotniskowa - 4, - oczyszczarka kompaktowa - 3, - pług wirnikowy -1. MIL: - oczyszczarka - 2,

		- odśnieżarka - 1, - pług odśnieżny - 2. CIV: - runway sweeper - 4, - compact sweeper - 3, - rotor plough - 1. MIL: - sweeper - 2, - snow blower - 1, - snow plough - 2.
2	**Kolejność oczyszczania** **Clearance priorities**	CIV: 1. RWY; 2. TWY A1; 3. TWY A4; 4. Płyta przydworcowa (używane miejsca postojowe); 5. Pozostałe TWY; 6. APN 2. W razie zaistnienia szczególnych okoliczności, wymieniona wyżej kolejność może ulec zmianie. MIL: 1. TWY A5; 2. TWY A6; 3. TWY M; 4. APN 4. CIV: 1. RWY; 2. TWY A1; 3. TWY A4; 4. Station apron (used parking spaces); 5. Remaining TWYs; 6. APN 2. In the event of special circumstances, the above-mentioned order may change. MIL: 1. TWY A5; 2. TWY A6; 3. TWY M; 4. APN 4.
3	**Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego** **Use of material for movement area surface treatment**	Do odśnieżania, odladzania i zapobiegania oblodzeniu stosowane są środki: - KFOR; - NAFO. The following substances are used for snow removal, de-icing and anti-icing: - KFOR; - NAFO.
4	**Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych** **Specially prepared winter runways**	NIL
5	**Uwagi** **Remarks**	Informacje o krytycznych zwałach śniegu przy krawędziach drogi startowej, od wysokości 40 cm będą publikowane w depeszach SNOWTAM. Information on critical snowbanks at the RWY edges, from a height of 40 cm, will be published by SNOWTAM.

EPRA AD 2.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA
EPRA AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA

1	**Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych** **Designation, surface and strength of aprons**	**Oznaczenie APN** **Designator of APN**	**Rodzaj nawierzchni** **Surface**	**Nośność nawierzchni** **Strength**	**RMK**
		APN 1	CONC	PCN 110/R/C/W/T	CIV
		APN 2 DEICING	CONC	PCN 100/R/A/W/T	CIV
		APN 3	CONC	PCN 14/F/B/Y/T	MIL
		APN 4	CONC	PCN 28/R/C/X/T	MIL
		APN 5	CONC	PCN 14/R/B/Y/T	MIL

2	**Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania** **Designation width, surface and strength of taxiways**	**Oznaczenie TWY** **Designator of TWY**	**Szerokość** **Width**	**Rodzaj nawierzchni** **Surface**	**Nośność nawierzchni** **Strength**	**RMK**
		A	23.0 m	ASPH	PCN 108/F/B/W/T	CIV
		A1	23.0 m	ASPH	PCN 108/F/B/W/T	CIV
		A4	23.0 m	ASPH	PCN 108/F/B/W/T	CIV
		A5	14.0 m	CONC/ASPH	PCN 26/F/B/X/T	MIL
		A6	12.0 m	CONC/ASPH	PCN 37/F/B/X/T	MIL
		B	23.0 m	ASPH	PCN 111/F/C/X/T	CIV
		D	23.0 m	ASPH	PCN 100/F/C/X/T	CIV
		E	23.0 m	ASPH	PCN 120/F/C/X/T	CIV
		G	12.0 m	CONC/ASPH	PCN 18/F/B/W/T	MIL
		H	12.0 m	CONC/ASPH	PCN 8/F/B/W/T	MIL
		K1	10.0 m	CONC/ASPH	PCN 14/F/B/W/T	MIL
		K2	10.0 m	CONC/ASPH	PCN 14/F/B/W/T	MIL
		K3	10.0 m	CONC/ASPH	PCN 14/F/B/W/T	MIL
		K4	10.0 m	CONC/ASPH	PCN 14/F/B/W/T	MIL
		K5	10.0 m	CONC/ASPH	PCN 14/F/B/W/T	MIL
		M1	12.0 m	CONC/ASPH	PCN 22/F/B/W/T	MIL
		M2	14.0 m	CONC/ASPH	PCN 14/F/B/W/T	MIL
		M3	14.0 m	CONC/ASPH	PCN 14/F/B/W/T	MIL

		Oznaczenie TWY Designator of TWY	Szerokość Width	Rodzaj nawierzchni Surface	Nośność nawierzchni Strength	RMK
		M (A5 - A6)	12.0 m	CONC/ ASPH	PCN 65/R/B/W/T	MIL
		M (A6 - END)	14.0 m	CONC/ ASPH	PCN 65/R/C/W/T	MIL
		M (B - M1)	12.0 m	CONC/ ASPH	PCN 53/R/C/W/T	CIV/MIL
		M (M1 - A5)	12.0 m	CONC/ ASPH	PCN 83/R/C/W/T	MIL
		S	12.0 m	CONC/ ASPH	PCN 14/F/B/Y/T	MIL
3	**Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza** **Location and elevation of altimeter checkpoints**	CIV: APN 1: ELEV 606 ft, APN 2: ELEV 611 ft. MIL: APN 3: ELEV 597 ft, APN 4: ELEV 595 ft, APN 5: ELEV 604 ft.				
4	**Lokalizacja punktów sprawdzania VOR** **Location of VOR checkpoints**	NIL				
5	**Pozycja punktów kontroli wskazań INS** **Position of INS checkpoints**	Patrz AD 2 EPRA 4-1. See AD 2 EPRA 4-1.				
6	**Uwagi** **Remarks**	NIL				

EPRA AD 2.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE
EPRA AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	**Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/ parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych** **Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands**	Znaki poziome. Pozioma numeracja stanowisk postojowych. Markings. Parking stand number markings.
2	**Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania** **RWY and TWY markings and lights**	Oznakowanie: 1. **RWY:** THR, DTHR, TDZ, punktu celowania, tożsamości RWY, linii środkowej, krawędziowe, linia do zawracania na THR 25. 2. **TWY:** linii środkowej, krawędziowe, miejsc zatrzymania przed drogą startową, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne. Światła: 1. **RWY:** patrz punkt 2.14. 2. **TWY:** patrz punkt 2.15.3. Marking: 1. **RWY:** THR, DTHR, TDZ, aiming point, RWY designation, centre line, edge, THR 25 backtrack line. 2. **TWY:** centre line, edge, runway holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information signs. Lights: 1. **RWY:** see point 2.14.

		2. **TWY:** see point 2.15.3.
3	**Poprzeczki zatrzymania** **Stop bars**	NIL
4	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** **Other RWY protection measures**	Światła ochronne RWY (WIG-WAG) dla TWY: A1, A4, A5, A6, S. RWY guard lights (WIG-WAG) for TWY: A1, A4, A5, A6, S.
5	**Uwagi** **Remarks**	**CIV:** Możliwość wykorzystania TWY A4 do kołowania w kierunku drogi startowej tylko w sytuacji pasa w użyciu RWY 25. **MIL:** Na TWY A5 i A6 oznakowanie pionowe i poziome miejsca oczekiwania przed RWY. Brak oznakowania poziomego i pionowego na wojskowych TWY. **CIV:** It is possible to use TWY A4 to taxi towards RWY only if RWY 25 is in use. **MIL:** On TWY A5 and A6, holding position signs and markings before RWY. No markings and signs on TWYs available.

EPRA AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE
EPRA AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Dane o przeszkodach w Strefie 2 udostępnione są jedynie w postaci: zbioru danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD – cyfrowych danych o przeszkodach dla Strefy 2 (.csv). Dane te obejmują jedynie przeszkody przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation. Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at:
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPRA AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPRA AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** **Name of the associated meteorological office**	**CIV:** Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Airport Meteo **MIL:** Lotniskowe Biuro Meteorologiczne **CIV:** Aerodrome MET Office Airport Meteo **MIL:** Aerodrome MET Office
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** **Hours of service/MET office outside hours**	**CIV:** Patrz: AD 2.3.6 /NIL **MIL:** H24 / Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP **CIV:** See: AD 2.3.6 /NIL **MIL:** H24 / Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces

3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** **Office responsible for TAF preparation/ period of validity**	**CIV:** Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Airport Meteo /9 HR **MIL:** Lotniskowe Biuro Meteorologiczne /9 HR **CIV:** Aerodrome MET Office Airport Meteo /9 HR **MIL:** Aerodrome MET Office /9 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **Availability of the TREND forecasts/interval of issuance**	**CIV:** TAF [1]/3 HR **MIL:** TAF [2]/3 HR
5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	**CIV/MIL:** konsultacje osobiste **CIV/MIL:** personal consultations
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	**CIV:** METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy/PL, EN **MIL:** METAR, SPECI [3], TAF, AIRMET, SIGMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy/PL, EN **CIV:** METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, aerodrome warnings, charts/PL, EN **MIL:** METAR, SPECI [3], TAF, AIRMET, SIGMET, aerodrome warnings, charts/PL, EN
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	**CIV:** O/R SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Dane radarowe, zdjęcia satelitarne. **MIL:** Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, SWL **CIV:** O/R 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. **MIL:** Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	**CIV:** Internet **MIL:** NIL
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	**CIV:** TWR **MIL:** MIL ATS

10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	**CIV:** Tel.: +48-48-378-7187 Tel. kom.: +48-690-003-255, +48-690-099-130 E-mail: meteo@airportmeteo.net **MIL:** Tel.: +48-261-511-226 Faks: +48-261-511-225 1) Depesze TAF opracowywane w godzinach pracy CIV. 2) Depesze TAF opracowywane poza godzinami pracy CIV. 3) Opracowywanie depesz METAR i SPECI poza godzinami pracy CIV oraz SPECI. **CIV:** Phone: +48-48-378-7187 Mobile: +48-690-003-255, +48-690-099-130 E-mail: meteo@airportmeteo.net **MIL:** Phone: +48-261-511-226 Fax: +48-261-511-225 1) TAF messages developed during CIV working hours. 2) TAF messages developed outside CIV working hours. 3) Developing METAR and SPECI messages outside CIV working hours and SPECI messages.

EPRA AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPRA AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR / Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progu i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
07	075.05°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 70/R/A/W/T CONC SWY: NIL	512313.15N 0211202.06E/ 512332.30N 0211356.80E/ 111.3	620.6 617.4
25	255.05°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 70/R/A/W/T CONC SWY: NIL	512332.30N 0211356.80E/ 512311.44N 0211151.87E/ 111.1	602.1 606.5

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/ MLS (VOR/ILS/ MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość/ kanał Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 17 m GP 3.2°
DME 25	IRDM	CH 40Y	H24	512326.2N 0211344.2E	600 ft AMSL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.
DVOR/DME (07°E/NOV 20)	RDO	113.850 MHz CH 85Y	H24	512359.9N 0211556.6E	600 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL450). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL450).
NDB	NR	313.000 kHz	Uzgadniać z Wojskową Służbą Ruchu Lotniczego, z wyprzedzeniem 24 HR. Consult with Military Air Traffic Services, 24 HR in advance.	512337.8N 0211429.9E	NIL	NIL	663 m FM THR 25. Urządzenie NIECERTYFIKOWANE przez cywilne władze lotnicze. 663 m FM THR 25. Military facility NOT CERTIFIED by Civil Aviation Authority.
NDB	NRA	328.000 kHz	Uzgadniać z Wojskową Służbą Ruchu Lotniczego, z wyprzedzeniem 24 HR.	512402.3N 0211654.8E	NIL	NIL	3565 m FM THR 25. Urządzenie NIECERTYFIKOWANE przez cywilne

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/ MLS (VOR/ILS/ MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość/ kanał Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
			Consult with Military Air Traffic Services, 24 HR in advance.				władze lotnicze. 3565 m FM THR 25. Military facility NOT CERTIFIED by Civil Aviation Authority.

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

1 ZAWRACANIE NA THR 25 DLA SAMOLOTÓW

Na progu RWY 25 płaszczyzna do zawracania statków powietrznych.

Niewidoczne fragmenty infrastruktury z TWR

APN 1 stanowiska 1-3 niewidoczne z TWR.
Odcinek TWY D od stanowiska 1 do stanowiska 3 niewidoczny z TWR.

Dostępność TWY

TWY D i TWY E dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m.

TWY A5, A6 i M dostępna tylko dla wojskowych statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 24 m.

Zabezpieczenie statku powietrznego

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

2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE

a. **MIL**

Instrukcje ruchu naziemnego dla statków powietrznych na wojskowej części pola ruchu naziemnego wydawane są przez RADOM GROUND (częstotliwość 121,750 MHz) - w czasie pracy CIV ATS.

W przypadku niedostępności RADOM GROUND (w czasie pracy CIV ATS), TWR RADOM.

MIL TWY: A5, A6, G, H, K1, K2, K3, K4, K5, M, M1, M2, M3, S.
MIL APN: APN 3, APN 4, APN 5.

Uruchomienie silników statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych na wojskowej części pola ruchu naziemnego może odbywać się tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od RADOM GROUND – w czasie pracy CIV ATS.

1 BACKTRACKING AT THR 25 FOR AEROPLANES

Runway turn pad available at RWY 25 threshold.

Invisible fragments of TWR infrastructure

APN 1 parking stands 1-3 are invisible from the TWR.
TWY D section from stand 1 to stand 3 is invisible from the TWR.

TWY availability

TWY D and TWY E available for aircraft with a wingspan of not more than 36 m.

TWYs A5, A6 and M available only for military aircraft with a wingspan of not more than 24 m.

Aircraft security

The aircraft crew or an authorized ground handling agent is responsible for the proper securing of the aircraft.

2 RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES

a. **MIL**

Ground movement instructions for aircraft in the military part of the ground movement area are issued by RADOM GROUND (FREQ 121.750 MHz) - during CIV ATS operation.

In case of unavailability of RADOM GROUND (during CIV ATS operation), RADOM TWR.

MIL TWYs: A5, A6, G, H, K1, K2, K3, K4, K5, M, M1, M2, M3, S.
MIL APNs: APN 3, APN 4, APN 5.

Engine start-up, taxiing, towing and pushing back on the military part of the movement area can take place only in contact with and after obtaining permission from RADOM GROUND – during CIV ATS operation.

Podczas pracy wojskowych służb ruchu lotniczego uruchomienie silników statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych na całym polu ruchu naziemnego może odbywać się tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od WIEŻA RADOM.

Podczas pracy wojskowych służb ruchu lotniczego RADOM GROUND będzie uruchamiany zgodnie z potrzebami operacyjnymi.

b. **CIV**

Uruchomienie silników statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych na cywilnej części pola ruchu naziemnego:

TWY: A, A1, B, D, E;
APN: APN 1, APN 2;
zawsze po uzyskaniu zgody od WIEŻA RADOM.

During the operation of the military air traffic services, engine start-up, taxiing, towing and push-back on the entire ground movement area may take place only in contact with and after obtaining permission from RADOM TOWER.

During the operation of military air traffic services, RADOM GROUND will be activated in accordance with operational needs.

b. **CIV**

Engine start-up, taxiing, towing and push-back on the civil part of the movement area:

TWYs: A, A1, B, D, E;
APNs: APN 1, APN 2;
always after obtaining permission from RADOM TOWER.

3 OBSŁUGA STATKÓW POWIETRZNYCH O WYŻSZEJ LITERZE KODU

Lotnisko Warszawa-Radom posiada kod referencyjny 4C ICAO.

RWY oraz następujące drogi kołowania są przystosowane dla statków powietrznych kodu D i E: TWY A, A1, A4, B.

Wszystkie operacje statków powietrznych kodu D i E na drogach kołowania A, A1, A4, B oraz na płycie postojowej wykonywane są obowiązkowo w asyście FOLLOW ME.

Statki powietrzne kodu D i E parkują na APN 1 na stanowiskach 5 lub 7. W przypadku braku możliwości wykorzystania tych stanowisk postojowych możliwe jest parkowanie na APN 2 na stanowisku 12.

Załogi samolotów o czterech silnikach w trakcie kołowania są zobowiązane do korzystania z minimalnego ciągu silników.

Statki powietrzne o literze kodu D oraz E mogą operować na lotnisku po otrzymaniu zgody od zarządzającego lotniskiem (Dyżurny Operacyjny Portu – e-mail: dopl.rdo@ppl.pl).

Z powodu możliwych ograniczeń operacyjnych oraz w związku z ograniczoną liczbą stanowisk postojowych zgłoszenie lotów należy przesyłać przynajmniej 24 HR przed planowanym przylotem.

Wszelkie zapytania należy kierować do:
Dyżurny Operacyjny Portu
E-mail: dopl.rdo@ppl.pl
Tel.: +48-887-781-080 lub +48-887-781-090

3 MAINTENANCE OF HIGHER CODE LETTER AIRCRAFT

Warszawa-Radom aerodrome reference code is 4C ICAO.

RWY and the following TWYs: A, A1, A4, B are adapted to code D and E aircraft.

All aircraft operations with code D and E on APN and TWYs: A, A1, A4, B are carried out mandatorily with FOLLOW ME assistance.

Code D and E aircraft shall park on APN 1 stands 5 or 7. In case of no possibility to use those stands it is possible to park on APN 2 stand 12.

Crews of four-engine aeroplanes are obliged to use minimum thrust of outer engines during taxiing.

Code D and E aircraft may operate at the aerodrome with the permission of the AD administration (Airport Duty Officer – e-mail: dopl.rdo@ppl.pl).

Due to possible operational restrictions and a limited availability of aircraft parking stands the flight notification shall be filed at least 24 HR in advance of the planned arrival.

Any enquiries should be directed to:
Airport Duty Officer
E-mail: dopl.rdo@ppl.pl
Phone: +48-887-781-080 or +48-887-781-090

EPRA AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU
EPRA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

EPRA AD 2.22 PROCEDURY LOTU
EPRA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 PUNKTY I PROCEDURY W LOCIE VFR

Wykaz punktów VFR dla lotniska Warszawa-Radom:

1 POINTS AND PROCEDURES IN VFR FLIGHTS

List of VFR points for the Warszawa-Radom aerodrome:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
BRAVO	511450N 0211420E	Stawy w m. Bujak Ponds in Bujak

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
CHARLIE	511437N 0213503E	Wytwórnia Mas Bitumicznych w miejscowości Ciepielów Asphalt plant in Ciepielów
FOXTROT	513215N 0212356E	Wytwórnia betonu w miejscowości Przejazd Concrete plant in Przejazd
HOTEL	512034N 0211336E	Zajazd w miejscowości Makowiec Inn in Makowiec
INDIA	511410N 0205226E	Węzeł drogowy S7 i 727 w miejscowości Szydłowiec S7 and 727 road junction in Szydłowiec
JULIETT	512146N 0204639E	Stacja paliw w miejscowości Wieniawa (zachodnia część miejscowości) Petrol station in western part of Wieniawa
NOVEMBER	512635N 0211200E	Ciepłownia "Północ" w Radomiu Heating plant "Północ" in Radom
ROMEO	512412N 0210520E	Areszt Śledczy w Radomiu Detention centre in Radom
SIERRA	511742N 0211447E	Stacja paliw przy DK9, na południe od miejscowości Skaryszew Petrol station at national road No 9, south of Skaryszew
ZULU	512131N 0213356E	Zwoleń - stacja paliw w na skrzyżowaniu dróg (rondo) DK12 i 787 Zwoleń - Fuel station at the junction of national road No. 12 and road No.787 (roundabout)

a. Lot od punktu **JULIETT** do punktu **ROMEO** odbywa się po północnej stronie drogi krajowej nr 12 – chyba, że ATC zezwoli inaczej.

b. Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR, może spodziewać się w szczególności oczekiwania nad następującymi punktami:

SIERRA - 1500 ft AMSL – chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

HOTEL - 2000 ft AMSL – chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej. Podczas oczekiwania zwrócić szczególną uwagę na ruch w kręgu nadlotniskowym.

ROMEO - 1500 ft AMSL – chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej. Podczas oczekiwania nad punktem **ROMEO** utrzymywać się po północnej stronie drogi krajowej nr 12.

NOVEMBER – 1500 ft AMSL - chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

UWAGA:
Właściwy organ ATC może wydać instrukcje do oczekiwania nad każdym z punktów VFR w CTR. Wysokości zgodnie z instrukcjami.

a. Flight from point **JULIETT** to point **ROMEO** takes place on the north side of national road No 12 – unless otherwise instructed by ATC.

b. During periods of high traffic density, an aircraft flying under VFR may expect holding at one of the following points:

SIERRA - 1500 ft AMSL – unless otherwise instructed by ATC.

HOTEL - 2000 ft AMSL – unless otherwise instructed by ATC. While waiting, pay special attention to traffic in the aerodrome traffic circuit.

ROMEO - 1500 ft AMSL – unless otherwise instructed by ATC. While waiting over **ROMEO** point, stay on the north side of national road No 12.

NOVEMBER – 1500 ft AMSL - unless otherwise instructed by ATC.

REMARK:
The appropriate ATC unit may issue holding instructions over any VFR point within the CTR. The altitudes are given in the instructions.

c. Przy wylocie/wlocie przez punkt **FOXTROT** zwrócić szczególną uwagę na ruch dolotowy/odloty przez punkt **WHISKEY** lotniska EPDE.

d. Start w CTR/MCTR RADOM z miejsca innego niż lotnisko EPRA jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR RADOM. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z WIEŻA RADOM.

c. When departing/entering via the **FOXTROT** point, pay special attention to the arrival/departure traffic via the EPDE aerodrome **WHISKEY** point.

d. Take-off within the RADOM CTR/MCTR from a place other than EPRA aerodrome is possible after obtaining permission from RADOM TWR. In the absence of two-way radio communication from the place of departure, it is necessary to obtain permission by phone, and after take-off, immediately establish communication with RADOM TOWER.

e. Odlot powinien być wykonywany możliwie najkrótszą trasą do pierwszego wyznaczonego przez właściwy organ ATC punktu na trasie lotu.

f. Doloty i odloty VFR do/z lotniska EPRA przez aktywne strefy EPTR5A, B, C, tylko po uzgodnieniu z podmiotem zabezpieczającym operacje lotnicze w tych strefach.

g. W przypadku odlotu przez punkty **INDIA**, **JULIETT**, **ROMEO**, **NOVEMBER**, spodziewana łączność z WARSZAWA INFORMACJA (128,575 MHz). Zmiana częstotliwości po instrukcji ATC.

h. W przypadku odlotu przez punkty **ZULU**, **CHARLIE**, **FOXTROT** spodziewana łączność z WARSZAWA INFORMACJA (119,450 MHz). Zmiana częstotliwości po instrukcji ATC.

e. Departure should be conducted via the shortest possible route to the first point on the route designated by the appropriate ATC unit.

f. VFR arrivals and departures to/from EPRA aerodrome through active EPTR5A, B, C areas to be conducted only by agreement with the entity securing air operations within these areas.

g. For departures via **INDIA**, **JULIETT**, **ROMEO**, **NOVEMBER** points, contact with WARSZAWA INFORMATION (128.575 MHz) is expected. Frequency is changed after obtaining ATC instruction.

h. For departures via **ZULU**, **CHARLIE**, **FOXTROT** points, contact with WARSZAWA INFORMATION (119.450 MHz) is expected. Frequency is changed after obtaining ATC instruction.

2 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Śmigłowce wykonujące podejście IFR lub podejście w locie VFR na lotnisko Warszawa-Radom 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.

Po lądowaniu następuje podlot/kołowanie na wskazaną płytę postojową.

Śmigłowce lotnictwa państwowego, mogą lądować/startować na/z części wojskowej lotniska.

Załogi śmigłowców lotnictwa państwowego w miarę możliwości powinny zgłaszać zamiar lądowania na wojskowej części pola manewrowego przy pierwszym kontakcie z właściwym organem ATC.

Lądowanie i odlot śmigłowców lotnictwa państwowego z części wojskowej lotniska możliwe jedynie w locie VFR.

Przed odlotem z wojskowej części pola manewrowego załoga nawiązuje łączność z MIL RADOM GROUND, a w razie niedostępności z WIEŻA RADOM.

3 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

Jeżeli utrata łączności nastąpi przed wlotem do CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM wlot w CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM jest zabroniony.

Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM i nastąpi utrata łączności należy:

a. w przypadku dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **NOVEMBER** i oczekiwać na sygnały z TWR;
- wznieść/obniżyć wysokość lotu do wysokości bezwzględnej 1600 ft;
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i do lądowania;
- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **NOVEMBER** do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po

2 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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

After landing, taxiing/air taxiing is conducted to the allocated apron.

State aviation helicopters may land/take-off on/from the military part of the aerodrome.

Crews of state aviation helicopters should, where possible, report their intention to land on the military part of the manoeuvring area upon first contact with the appropriate ATC unit.

Landings and departures of state aviation helicopters on/from the military part of the aerodrome are possible only under VFR.

Before departure from the military part of the manoeuvring area, the crew shall establish communication with MIL RADOM GROUND and in the event of unavailability with RADOM TOWER.

3 RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

If radio communication fails before reaching the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM, entry into the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM is forbidden.

If radio communication fails after obtaining a clearance to enter the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM the crew shall:

a. during arrival and approaching from the northern side of the aerodrome:

- make an arrival at **NOVEMBER** point and await signals from the TWR;
- climb/descend to an altitude of 1600 ft;
- show all available aircraft navigation, warning and landing lights during arrival and holding;
- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać 10 minut nad punktem **NOVEMBER** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

Cywilne ACFT

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w TWY A1 (w przypadku lądowania na RWY 07 po lądowaniu wykonać backtrack) i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

Wojskowe ACFT

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w dostępną TWY i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

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

- wykonać dolot do punktu **SIERRA** i oczekiwać na sygnały z TWR;
- wznieść/obniżyć wysokość lotu do wysokości bezwzględnej 2000 ft, o ile pozwoli na to podstawa chmur;
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i do lądowania;
- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **SIERRA** do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać 10 minut nad punktem **SIERRA**, wykonać dolot do punktu **HOTEL** i oczekiwać na dalsze sygnały z TWR;
- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem **HOTEL** do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać kolejne 5 minut nad punktem **HOTEL** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

Cywilne ACFT

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w TWY A1 (w przypadku lądowania na RWY 07 po lądowaniu wykonać backtrack) i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

- after receiving a red visual signal hold over **NOVEMBER** point until receiving a continuous green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the TWR, hold over **NOVEMBER** point for 10 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

Civil ACFT

- after landing vacate the RWY immediately via TWY A1 (when landing on RWY 07, after landing carry out a backtrack) and wait for the FOLLOW ME car.

Military ACFT

- after landing, vacate the RWY immediately via the available TWY and wait for the FOLLOW ME car.

b. during arrival and approaching from the southern side of the aerodrome:

- make an arrival to reach **SIERRA** point and await signals given from the TWR;
- climb/descend to an altitude of 2000 ft when cloud base permits;
- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival and holding;
- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over **SIERRA** point until receiving a continuous green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the TWR, hold over **SIERRA** point for 10 minutes, make an arrival at **HOTEL** point and await further signals from the TWR;
- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over **HOTEL** point until receiving a continuous green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the TWR, hold over **HOTEL** point for another 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

Civil ACFT

- after landing vacate the RWY immediately via TWY A1 (when landing on RWY 07, after landing carry out a backtrack) and wait for the FOLLOW ME car.

Wojskowe ACFT

• po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w dostępną TWY i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

Uwaga: Procedury utraty łączności dla lotów VFR dotyczą CTR/ TMA i MCTR/MTMA.

4 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

a. wyłącznie w porze dziennej,

b. z dala od chmur i z widocznością terenu,

c. widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,

d. pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,

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

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

5 ZEZWOLENIE NA START, LĄDOWANIE I ZAJĘCIE DROGI STARTOWEJ

Za zezwolenie na zajęcie drogi startowej, start i lądowanie odpowiada WIEŻA RADOM.

6 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

W czasie aktywności CIV ATS, MIL RADOM GROUND wydaje zezwolenia na lot, dla statków powietrznych lotnictwa państwowego w przypadku, kiedy ich miejsce odlotu/postoju znajduje się na wojskowej części pola ruchu naziemnego.

7 LOTY SPECJALNE VFR WOJSKOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

Loty specjalne VFR wojskowych statków powietrznych w CTR RADOM mogą być wykonywane zgodnie z aktualną decyzją Prezesa ULC w przedmiotowej sprawie.

8 WLOT DO PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ Z PRZESTRZENI NIEKONTROLOWANEJ

a. wlot w CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez TWR RADOM. Zezwolenie może być przekazane przez FIS WARSZAWA;

Military ACFT

• after landing, vacate the RWY immediately via the available TWY and wait for the FOLLOW ME car.

Remark: Radio communication failure procedures for VFR flights apply to CTR/TMA and MCTR/MTMA.

4 SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is less than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight within the control zone (CTR/MCTR) has been obtained.

Except situations when a relevant unit cleared for helicopter flights in special cases such as: medical, search and rescue as well as firefighting flights, the following conditions apply:

a. the flight will be performed during daytime only,

b. the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,

c. ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,

d. the ceiling is not less than 600 ft,

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

A special VFR clearance may be cancelled if the weather conditions change below the meteorological minima for a special VFR flight described above.

5 TAKE-OFF, LANDING AND LINE-UP CLEARANCE

Clearance for take-off, landing and line-up shall be issued by RADOM TOWER.

6 CLEARANCE FOR FLIGHT

During the CIV ATS operation, MIL RADOM GROUND issues clearances for flight for state aviation aircraft when their departure/ parking site is located on the military part of the movement area.

7 SPECIAL VFR FLIGHTS BY MILITARY AIRCRAFT

Special VFR flights by military aircraft within the RADOM CTR may be conducted in accordance with the current decision of the President of the Polish Civil Aviation Authority in the case.

8 ENTRY INTO CONTROLLED AIRSPACE FROM UNCONTROLLED AIRSPACE

a. entry into the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM is based on a clearance issued by RADOM TWR. The clearance may be forwarded by WARSZAWA FIS;

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

b. if not advised otherwise by WARSZAWA FIS officer, the flight crew is obliged to contact RADOM TWR before entry into the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM.

9 LOTY SZKOLNE I TRENINGOWE

Loty szkolne i treningowe IFR w MTMA/MCTR i CTR/TMA RADOM możliwe tylko po wcześniejszym telefonicznym otrzymaniu wstępnej zgody na określony czas od WIEŻA RADOM – nie dotyczy lotów wojskowych statków powietrznych przynależnych do 42. Bazy Lotnictwa Szkolnego, bazujących na lotnisku EPRA. Wykonywanie lotów szkolnych i treningowych IFR przez wojskowe statki powietrzne bazujące na lotnisku EPRA wykonywane są na podstawie osobnych porozumień.

9 SCHOOL AND TRAINING FLIGHTS

Training IFR flights within the MTMA/MCTR RADOM and CTR/TMA RADOM are only possible after prior telephone approval for a specified period from RADOM TOWER – not applicable to flights by military aircraft belonging to the 42nd Air Training Base and based at EPRA aerodrome. IFR training flights by military aircraft based at EPRA aerodrome shall be carried out on the basis of separate agreements.

10 LOTY KALIBRACYJNE I POMIAROWE

Loty kalibracyjne i pomiarowe w CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM ze STS/FLTCK w planie lotu możliwe tylko po wcześniejszym telefonicznym otrzymaniu wstępnej zgody na określony czas od WIEŻA RADOM.

10 CALIBRATION AND SURVEY FLIGHTS

Calibration and survey flights within the RADOM CTR/TMA, RADOM MCTR/MTMA with STS/FLTCK in the flight plan are possible only after receiving from RADOM TOWER by phone initial permission for a specified period.

11 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA RADOM zapewniona jest proceduralna służba kontroli zbliżania.

Wektorowanie radarowe jest niedostępne.

11 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

A procedural approach control service is provided within the RADOM TMA.

Radar vectoring is not available.

12 PROCEDURY SID/STAR WEDŁUG SPECYFIKACJI RNP 1

Załogi statków powietrznych, które nie spełniają wymagań do prowadzenia nawigacji według RNP 1 zobowiązane są do zgłoszenia tego faktu, możliwie przy pierwszym kontakcie radiowym z odpowiednim organem służb ruchu lotniczego, którego przestrzeń odpowiedzialności bezpośrednio graniczy z CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM, DĘBLIN APP, tj.: WARSZAWA RADAR, APP WARSZAWA, LUBLIN TWR

Załogi statków powietrznych niezdolnych do RNP 1 mogą spodziewać się dolotu bezpośrednio do jednego z IAF RA704, RA401 bądź DVOR/DME RDO, NDB NR, NDB NRA zależnie od RWY w użyciu.

Uwaga: NDB NR, NDB NRA dostępne tylko dla wojskowych statków powietrznych.

12 RNP 1 SID/STAR PROCEDURES

Crews of aircraft that do not meet the requirements for RNP 1 navigation are obliged to report this fact, as soon as possible on first radio contact with the appropriate ATS unit whose area of responsibility is directly bordering on the RADOM CTR/TMA, RADOM MCTR/MTMA, DĘBLIN APP, i.e.: WARSZAWA RADAR, WARSZAWA APP, LUBLIN TWR.

Crews of aircraft not capable of RNP 1 can expect arrival directly from one of IAFs RA704, RA401 or RDO DVOR/DME, NR NDB, NRA NDB depending on RWY in use.

Remark: NR NDB, NRA NDB are available only for military aircraft.

13 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

ODLATUJĄCY RUCH IFR

a. Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID:

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

b. Zalecana procedura utraty łączności podczas wykonywania lotów innych niż według SID:

Wykonywać lot do punktu i poziomu lotu przydzielonego oraz potwierdzonego w zezwoleniu. Po 3 minutach rozpocząć wznoszenie do poziomu lotu zgodnie z FPL.

13 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

DEPARTING IFR TRAFFIC

a. Radio communication failure procedure for flights on SIDs:

Set the transponder to code 7600. Continue on the allocated and confirmed SID. After 3 minutes, commence climb to the FPL flight level.

b. Radio communication failure recommended procedure for flights other than SIDs:

Fly to the point and flight level assigned and acknowledged in the clearance. After 3 minutes, commence climb to the FPL flight level.

14 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

14 ARRIVING IFR TRAFFIC

a. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR RNP 1:

W przypadku gdy STAR został przydzielony i załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz według przydzielonego STAR, po czym bez opóźnienia wykona podejście (według ILS, VOR, RNP) i lądowanie.

W przypadku lotu po trasie skracającej trasę STAR RNP 1, przechwycić nakazaną linię drogi w ostatnim przydzielonym i potwierdzonym punkcie trasy dolotowej i kontynuować lot tak jak opisano powyżej.

b. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu innego niż według STAR RNP 1:

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną/poziom lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME RDO. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 25 (VOR RWY 25), po czym wykonać lądowanie na najdogodniejszej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

Uwaga: Procedury utraty łączności dla lotów IFR dotyczą CTR/TMA i MCTR/MTMA.

a. Radio communication failure procedure for flights on RNP 1 STARs:

If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and follow the assigned STAR, then execute without delay an (ILS, VOR, RNP) approach and land.

For a flight on a route that shortens the RNP 1 STAR route, intercept the course at the last assigned and confirmed point of the arrival route and continue as described above.

b. Radio communication failure procedure for flights other than RNP 1 STARs:

Set the transponder to code 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Continue to the RDO DVOR/DME. Over this DVOR descend to an altitude of 4000 ft, then carry out a RWY 25 instrument approach (RWY 25 VOR) and land on the most convenient RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

Remark: The communication failure procedures for IFR flights apply to the CTR/TMA and MCTR/MTMA.

EPRA AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE
EPRA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Zarządzający lotniskiem Warszawa-Radom posiada Certyfikat zgodny z wymaganiami rozporządzenia (WE) 2018/1139.

Na lotnisku Warszawa-Radom odbywa się ruch cywilnych i wojskowych statków powietrznych na podstawie wewnętrznych porozumień pomiędzy stronami.

Informacje dotyczące lotnictwa wojskowego nie są objęte nadzorem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Elementy przestrzeni powietrznej, służby ruchu lotniczego, przepisy, elementy infrastruktury lotniskowej zarządzane przez użytkownika wojskowego (JW 4938) zostały stosownie opisane.

1 KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE

Kontrola aktywności zwierząt w polu manewrowym lotniska i jego otoczeniu jest zapewniana przez sokolnika lub służby operacyjne przy użyciu środków pirotechnicznych, ptaków drapieżnych, środków bioakustycznych i broni palnej. Każde prawdopodobne zdarzenie statku powietrznego po udokumentowaniu raportowane jest do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

1.1 AKTYWNOŚĆ ZWIERZĄT W REJONIE LOTNISKA

Na lotnisku z racji jego usytuowania w sąsiedztwie kompleksu leśnego na SE i zwartego zadrzewienia topolowego na NE występuje wzmożona aktywność ptaków z kategorii 1-3 (duże i średnie). Najliczniej reprezentowaną grupą były ptaki z kat. 3B (średnie stadne) i stanowią ok. 50% stwierdzanych ptaków. Są to głównie: gawrony, grzywacze, pozostałe krukowate. 98% przelotów odbywa się na wysokości do 100 m. Na tym pułapie najliczniej spotykane są: grzywacz (44,4%), szpak

The operator of Warszawa-Radom aerodrome has a certificate issued in accordance with the requirements of Regulation (EU) 2018/1139.

At Warszawa-Radom aerodrome, the movement of civil and military aircraft takes place on the basis of internal agreements between the parties.

Information on military aviation is not subject to the supervision of the President of the Civil Aviation Authority.

Airspace elements, air traffic services, regulations, aerodrome infrastructure elements managed by the military user (Military Unit 4938) have been appropriately described.

1 INSPECTION OF ANIMALS ACTIVITY AND REPORTING

The wildlife activity control on the manoeuvring area and in the vicinity of the aerodrome is provided by the falconer or operational services with the use of birds of prey, pyrotechnic and bio-acoustic means and firearm. Each probable collision of aircraft with animal shall be recorded and reported to the Civil Aviation Authority.

1.1 WILDLIFE ACTIVITY IN THE VICINITY OF THE AERODROMESKA

There is an increased bird activity from the 1-3 category (large and medium) due to the forest complex located on the south-east and a dense poplar area located on the north-east in the vicinity of the aerodrome. The largest group, constituting about 50% of recorded birds, are from category 3B (medium gregarious). They have been identified as rooks, wood pigeons and other corvids. 98% of the passages are observed at a height up to 100 m and the most encountered birds are as follows: wood pigeons (44.4%), starlings (39.4%), rooks (8.1%)

(39,4%), gawron (8,1%) i kawki (4,5%). Incydentalnie na terenie lotniska mogą znaleźć się zające, lis i borsuk.

Migracje ptaków

Wiosna (marzec-maj)

Głównymi kierunkami migracji ptaków są N, NE, i E. Wśród dużych ptaków dominują mewy białogłowe, kormoran, żuraw. Wśród gatunków średnich gawron i grzywacz. Należy mieć na uwadze przemieszczające się mewy w kierunkach SW, S i SE co ma związek z przelotem na trasach między żerowiskiem (wysypisko śmieci Wincentów), a lęgowiskami (Dolina Wisły).

Jesień (sierpień-październik)

Głównym kierunkiem migracji ptaków jest oś NW-SE i dotyczy to stad grzywaczy, gawronów i pozostałych krukowatych.

Ostrzeżenie

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych w rejonie RWY z najliczniej spotykanymi gatunkami ptaków:
myszołów - cały rok,
bocian biały - druga dekada marca - 3 dekada sierpnia,
gęsi - wiosną (marzec, kwiecień), jesienią (październik),
szpak - od marca do października,
grzywacz - od marca do października,
gawron - cały rok,
kawka - cały rok,
pustułka - cały rok.

and jackdaws (4.5%). Hares, foxes and badgers may be incidentally observed at the aerodrome.

Bird migration

Spring (from March to May)

Birds mainly migrate in the N, NE and E direction. Caspian gulls, shags and cranes dominate among big birds. Rooks and wood pigeons dominate among medium birds. It should be noted gulls fly in the SW, S and SE direction due to their passages between feeding areas (Wincentów rubbish dump) and breeding sites (Dolina Wisły region).

Autumn (from August to October)

Birds mainly migrate on the axis of NW-SE. This relates to flocks of wood pigeons, rooks and other corvids.

Warning

There is an increased likelihood of a collision of aircraft with animals in the vicinity of the RWY due to the largest encountered group of birds:
buzzard – throughout the year,
white stork – the second decade of March – the third decade of August,
goose – spring (March, April) and autumn (October),
starling – from March to October,
wood pigeon - from March to October,
rook – throughout the year,
jackdaw - throughout the year,
kestrel - throughout the year.

2 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY

2 GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	512312.42N	0211157.70E		36	512332.52N	0211209.68E		71	512322.46N	0211257.65E
2	512311.95N	0211154.87E		37	512323.66N	0211211.99E		72	512322.92N	0211258.59E
3	512312.09N	0211152.92E		38	512323.59N	0211212.73E		73	512323.66N	0211258.74E
4	512313.10N	0211151.79E		39	512323.24N	0211214.80E		74	512330.26N	0211255.92E
5	512314.98N	0211150.98E		40	512323.72N	0211213.65E		75	512330.84N	0211255.20E
6	512315.54N	0211150.91E		41	512324.50N	0211213.10E		76	512330.95N	0211254.04E
7	512316.07N	0211151.19E		42	512323.96N	0211213.47E		77	512323.01N	0211259.64E
8	512317.49N	0211152.50E		43	512324.07N	0211213.93E		78	512323.00N	0211301.02E
9	512318.05N	0211152.78E		44	512324.23N	0211214.34E		79	512323.43N	0211303.65E
10	512318.64N	0211152.69 E		45	512324.69N	0211215.12E		80	512325.69N	0211316.98E
11	512319.35N	0211152.38E		46	512324.87N	0211215.47E		81	512326.15N	0211319.92E
12	512319.81N	0211152.19E		47	512324.99N	0211215.89E		82	512326.59N	0211320.89E
13	512320.88N	0211152.44E		48	512325.64N	0211220.03E		83	512327.33N	0211321.10E
14	512321.55N	0211153.80E		49	512326.20N	0211221.32E		84	512332.39N	0211319.09E
15	512322.72N	0211200.82E		50	512327.13N	0211221.86E		85	512332.72N	0211318.88E
16	512322.20N	0211201.70E		51	512336.52N	0211221.90E		86	512333.03N	0211318.60E
17	512322.23N	0211203.07E		52	512336.69N	0211222.02E		87	512333.84N	0211317.20E
18	512321.68N	0211201.92E		53	512336.79N	0211222.28E		88	512334.20N	0211315.38E
19	512320.80N	0211201.67E		54	512336.62N	0211227.87E		89	512331.54N	0211257.80E
20	512319.78N	0211201.50E		55	512336.60N	0211228.44E		90	512331.69N	0211256.06E
21	512319.20N	0211200.17E		56	512336.56N	0211229.01E		91	512331.42N	0211257.07E
22	512318.34N	0211155.06E		57	512334.09N	0211253.15E		92	512330.98N	0211256.13E
23	512318.53N	0211153.41E		58	512333.81N	0211254.04E		93	512333.83N	0211318.83E

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
24	512317.89N	0211153.06E		59	512333.30N	0211254.62E		94	512334.42N	0211319.71E
25	512318.13N	0211153.82E		60	512332.54N	0211254.95E		95	512334.80N	0211327.17E
26	512330.49N	0211157.53E		61	512331.45N	0211254.61E		96	512326.78N	0211321.83E
27	512322.85N	0211200.80E		62	512330.81N	0211253.15E		97	512326.66N	0211322.97E
28	512322.78N	0211201.38E		63	512326.21N	0211223.66E		98	512327.32N	0211326.91E
29	512322.74N	0211201.95E		64	512326.44N	0211222.45E		99	512327.82N	0211329.92E
30	512322.48N	0211203.53E		65	512323.10N	0211215.64E		100	512327.71N	0211331.07E
31	512322.44N	0211204.02E		66	512320.56N	0211230.78E		101	512327.14N	0211331.80E
32	512322.47N	0211204.52E		67	512319.89N	0211238.30E		102	512324.47N	0211332.93E
33	512323.57N	0211211.23E		68	512320.49N	0211245.84E		103	512323.81N	0211214.71E
34	512324.25N	0211212.51E		69	512320.96N	0211248.85E		-	-	-
35	512325.27N	0211212.77E		70	512321.93N	0211254.66E		-	-	-

EPRA AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPRA AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	*Pages*
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPRA 2 - 1
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO	AD 2 EPRA 4 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 07, RWY 25)	AD 2 EPRA 6 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP RWY 07)	AD 2 EPRA 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP RWY 25)	AD 2 EPRA 8 - 5
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 07)	AD 2 EPRA 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 25)	AD 2 EPRA 10 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRA 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 07 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRA 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRA 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB z) RWY 25 (CAT A,B) MILITARY USE ONLY	AD 2 EPRA 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (NDB y) RWY 25 (CAT A,B) MILITARY USE ONLY	AD 2 EPRA 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 07 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRA 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 25 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRA 12 - 15
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 07 (CAT A,B,C,D,E) MILITARY USE ONLY	AD 2 EPRA 12 - 19
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (PAR) RWY 25 (CAT A,B,C,D,E) MILITARY USE ONLY	AD 2 EPRA 12 - 21
VISUAL OPERATION CHART	AD 2 EPRA 13 - 1

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

Brak penetracji.

No penetrations.

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

EPRZ - RZESZÓW - JASIONKA

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	500636N 0220108E ARP na osi RWY w odległości 1249 m na wschód od THR 09 i 1951 m na zachód od THR 27. ARP along RWY axis, located 1249 m east FM THR 09 and 1951 m west FM THR 27.
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	7,8 km (4,2 NM), BRG 010° GEO. 7.8 km (4.2 NM), BRG 010° GEO.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	693 ft / 26.6°C
4	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** **Geoid undulation at AD ELEV PSN**	114 ft
5	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** **MAG VAR/Annual Change**	7° E (2021) / 8' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o. o. Jasionka 942 36-002 Jasionka Tel.: +48-17-717-8649 Tel.: +48-17-717-8612 +48-17-852-0709 (faks) E-mail: rzeszowairport@rzeszowairport.pl www.rzeszowairport.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Rzeszow Ulma Family Airport Ltd. Jasionka 942 36-002 Jasionka Phone: +48-17-717-8649 Phone: +48-17-717-8612 Fax: +48-17-852-0709 E-mail: rzeszowairport@rzeszowairport.pl www.rzeszowairport.pl
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	Infolinia Tel.: +48-17-717-8611 Tel.: +48-17-717-0800 Tel.: +48-17-852-0081 E-mail: rzeszowairport@rzeszowairport.pl Airport Handling / EPRZ Tel.: +48-17-717-8639 OPS tel. kom.: +48-601-966-733

	Handling	
10	**Ochrona**	H24
	Security	
11	**Odladzanie**	H24
	De-icing	
12	**Uwagi**	[1] - patrz GEN 2.1 [1] - see GEN 2.1.
	Remarks	

EPRZ AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPRZ AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	**Środki załadowcze** **Cargo-handling facilities**	podnośnik widłowy (3 t/7 t/16 t), platforma załad. (7 t/14 t), przyczepki do bagażu, przyczepki do transportu palet cargo (7 t), przyczepki 20 ft, wózki do kontenerów, taśmociągi spalinowe, ciągniki do wózków bagażowych, holowniki samolotowe. fork lift truck (3 t/7 t/16 t), high-loader (7 t/14 t), baggage trailers, cargo trailers (7 t), trailers 20 ft, container dollies, conveyor belt loaders, baggage trucks, aircraft tugs.
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1AVGAS 100LL Olej: NIL Fuel: JET A-1AVGAS 100LL Oil: NIL
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	Cysterny samochodowe: AVGAS 100LL: 1 x 7000 L, 1 x 11000 L. JET A-1: 2 x 42000 L, 1 x 30000 L, 1 x 36000 L, 1 x 52000 L. Tank trucks: AVGAS 100LL: 1 x 7000 L, 1 x 11000 L. JET A-1: 2 x 42000 L, 1 x 30000 L, 1 x 36000 L, 1 x 52000 L.
4	**Urządzenia do odladzania** **De-icing facilities**	Vestergaard Elephant BETA (Volvo) - 2.
5	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** **Hangar space for visiting aircraft**	NIL
6	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** **Repair facilities for visiting aircraft**	NIL
7	**Uwagi** **Remarks**	Agenci handlingowi: Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o.o. Tel.: +48-17-717-8639 Tel. kom.: +48-601-966-733 Częstotliwość: 131,590 MHz Znak wywoławczy: RZESZÓW HANDLING SITA: RZECPXH

EPRZ AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Dane o przeszkodach w Strefie 2 udostępnione są jedynie w postaci: zbioru danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD – cyfrowych danych o przeszkodach dla Strefy 2 (.csv). Dane te obejmują jedynie przeszkody przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at:
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPRZ AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPRZ AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** **Name of the associated meteorological office**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Rzeszów-Jasionka. Aeronautical Meteorological Station Rzeszów-Jasionka.
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** **Hours of service/MET office outside hours**	H24
3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** **Office responsible for TAF preparation/ period of validity**	Biuro Prognoz Meteorologicznych Kraków. 24 HR Meteorological Forecasting Office in Kraków. 24 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **Availability of the TREND forecasts/interval of issuance**	NIL
5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-17-853-3211. Telephone consultation. Phone: +48-17-853-3211.
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji**	Internet

	Supplementary equipment available for providing information	
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET**	TWR
	ATS units provided with MET information	
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Tel.: +48-17-853-3211 Tel. kom.: +48-503-112-152 E-mail: lsm.rzeszow@imgw.pl Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl Lotniskowa Stacja Meteorologiczna EPRZ pełni nadzór nad kompletnością i terminowością depesz AUTOMETAR EPML. Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-17-853-3211 Mobile: +48-503-112-152 E-mail: lsm.rzeszow@imgw.pl Meteorological Forecasting Office in Kraków Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl The EPRZ Aeronautical Meteorological Station is responsible for the supervision of the completeness and timeliness of the EPML AUTOMETAR.
	Additional information (limitation of services, etc.)	

EPRZ AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPRZ AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR / Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progu i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
09	091.16°GEO	3200 x 45	CONC/ASPH SWY: NIL	500636.67N 0220005.53E END: NIL 114	688.2 690.6
27	271.20°GEO	3200 x 45	CONC/ASPH SWY: NIL	500634.54N 0220246.17E END: NIL 113.8	669.7 682.6

na mapach procedur STAR. Bieżące zezwolenie na zniżanie będzie podane przez ATC. W miarę możliwości należy stosować technikę CDA.
Należy zachować ostrożność z uwagi na duży ruch VFR w CTR RZESZÓW/Jasionka i TMA RZESZÓW.

Due to a high volume of VFR traffic within the RZESZÓW/Jasionka CTR and RZESZÓW TMA caution shall be exercised.

2 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI

2 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES

2.1 ODLATUJĄCY RUCH IFR

2.1 OUTBOUND IFR TRAFFIC

a. Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID.

a. Radio communication failure procedure for flights on SIDs.

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID do ostatnio przydzielonego i potwierdzonego poziomu lotu. Po minięciu ostatniego punktu procedury SID, zastosować ogólne procedury utraty łączności dla FIR EPWW.

Set the transponder to code 7600. Continue on the assigned and confirmed SID to the last assigned and acknowledged flight level. After passing the last SID point, general radio communication failure procedures for FIR EPWW shall be used.

b. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotów innych niż według SID.

b. Radio communication failure procedure during flights other than on SIDs.

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC do ostatnio przydzielonego i potwierdzonego poziomu lotu. Po minięciu granicy TMA RZESZÓW, zastosować ogólne procedury utraty łączności dla FIR EPWW.

Set the transponder to code 7600. Continue according to the last ATC clearance for the last assigned and acknowledged flight level. After passing RZESZÓW TMA boundary, general radio communication failure procedures for FIR EPWW shall be used.

2.2 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

2.2 INBOUND IFR TRAFFIC

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną/poziom lotu. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC do przydzielonego IAF podejścia.

Set the transponder to code 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Continue according to the last ATC clearance for assigned IAF approach.

- Jeśli ACFT jest w stanie wykonać podejście z ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości, to po minięciu IAF rozpoczyna opublikowaną dogodną procedurę podejścia i lądowanie.
- W przypadku ostatniej przydzielonej wysokości uniemożliwiającej wykonanie podejścia, statek powietrzny po minięciu przydzielonego IAF skieruje się bezpośrednio do DVOR/DME RSW, utrzymując ostatnio przydzielony poziom. W ciągu 3 minut ACFT zniża nad pomocą do wysokości 5000 ft AMSL i po upływie tego czasu wykonuje dolot do najdogodniejszego IAF i rozpoczyna opublikowaną dogodną procedurę podejścia i lądowanie.

- If ACFT can execute approach from the last assigned and acknowledged altitude, after passing IAF the published suitable approach and landing procedures shall be commenced.
- In case of the last assigned altitude which makes it impossible to execute approach, aircraft after passing the assigned IAF shall proceed directly to DVOR/DME RSW maintaining the last assigned flight level. Within 3 minutes ACFT descents over the navaid to 5000 ft AMSL and after this time arrives to the most convenient IAF and commences published suitable approach and landing procedure.

3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

3.1. Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR RZESZÓW/Jasionka:

3 VFR FLIGHT PROCEDURES

3.1. List of VFR navigation points used for arrival/departure at/from RZESZÓW/Jasionka CTR:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
BRAVO	495902N 0215640E	Boguchwała Boguchwała
GOLF	495902N 0222405E	Kańczuga (zachodnia strona miejscowości) Kańczuga (west side of the town)
HOTEL	500110N 0221534E	Skrzyżowanie w miejscowości Granica Intersection in Granica
KILO	501446N 0214712E	Kolbuszowa (wschodnia strona miejscowości) Kolbuszowa (eastern side of the town)
MIKE	501457N 0220719E	Sokołów Małopolski (północna strona miejscowości) Sokołów Małopolski (northern side of the town)

• nielotniczych świateł naziemnych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgaszone, zasłonięte lub w inny sposób zmodyfikowane, aby wyeliminować źródło zagrożenia.

Informacje należy przesyłać na adres: dprze@rzeszowairport.pl lub sms@rzeszowairport.pl bądź przekazywać telefonicznie na nr +48-609-127-558.

switched off, covered or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard.

Information is to be sent to: dprze@rzeszowairport.pl or sms@rzeszowairport.pl or passed by phone on +48-609-127-558.

3. Miejsca koncentracji ptaków i obszary fauny wrażliwej na ruch lotniczy w otoczeniu lotniska.

3.1. Ostrzeżenia.

Aktywność ptaków w strefie podejścia i startu.

W okresie wędrówek wiosennych i jesiennych oraz letniego czasu żerowania, wzmożona aktywność ptaków na terenie lotniska Rzeszów.

3. Bird concentrations and areas with sensitive fauna in the vicinity of the aerodrome.

3.1. Warnings.

Birds activity within approach and take-off area.

Increased bird activity at Rzeszów aerodrome during spring and autumn migration period as well as within the feeding period.

EPRZ AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPRZ AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	*Pages*
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPRZ 2 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 09, RWY 27)	AD 2 EPRZ 6 - 1
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 27)	AD 2 EPRZ 7 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP RWY 09)	AD 2 EPRZ 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNP RWY 27)	AD 2 EPRZ 8 - 5
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 09)	AD 2 EPRZ 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 27)	AD 2 EPRZ 10 - 5
EPRZ - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z CAT II) RWY 27 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRZ 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y CAT II or LOC y) RWY 27 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRZ 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 09 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRZ 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 27 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRZ 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 09 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRZ 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 27 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPRZ 12 - 13
EPRZ - VFR ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES	AD 2 EPRZ 13 - 1

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

Brak penetracji.

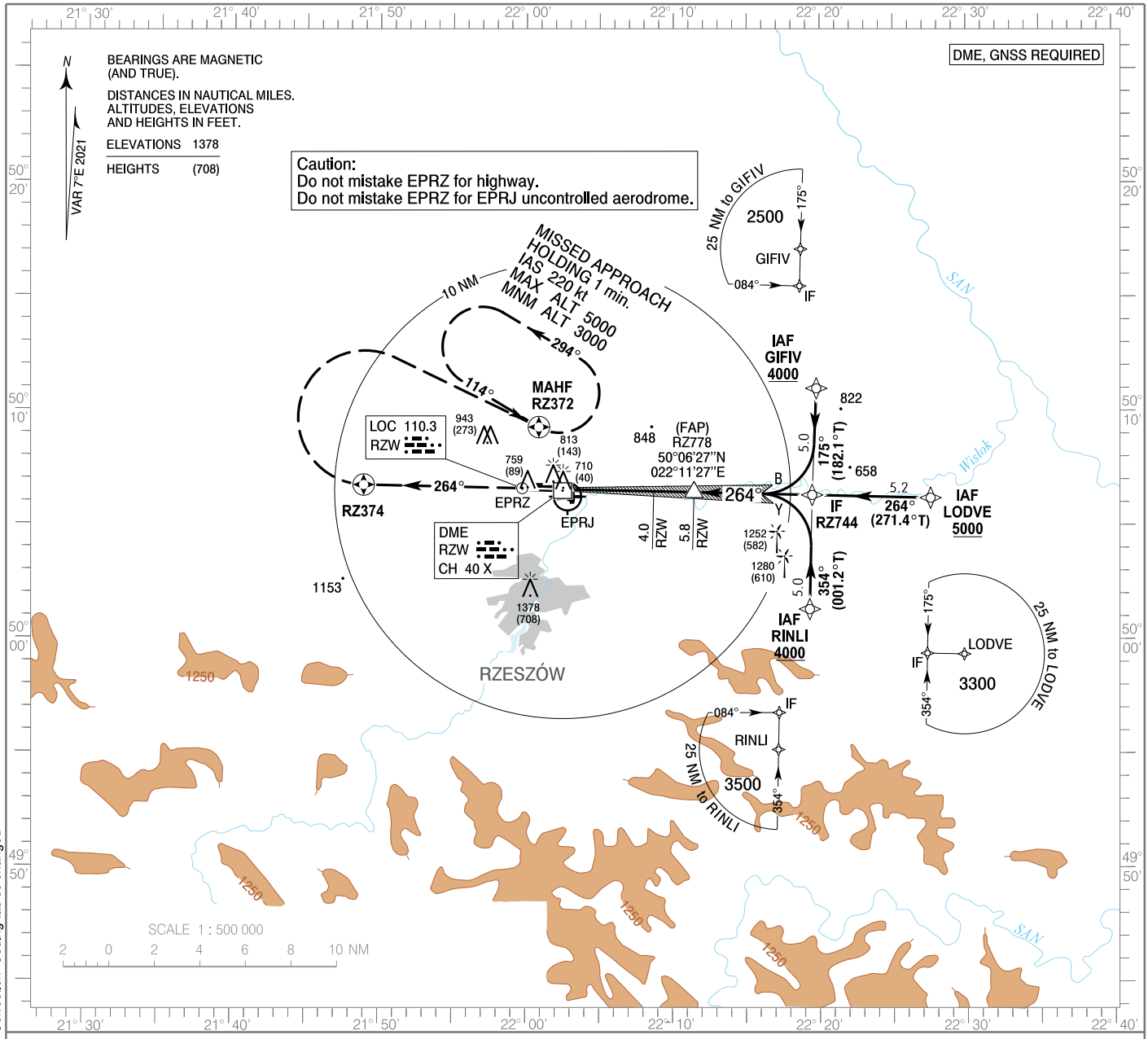
No penetrations.

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 693 ft
THR RWY 27 ELEV 670 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 27

Kraków APPROACH	133.030
Rzeszów GROUND	121.805
Rzeszów TOWER	126.805
ATIS	124.955

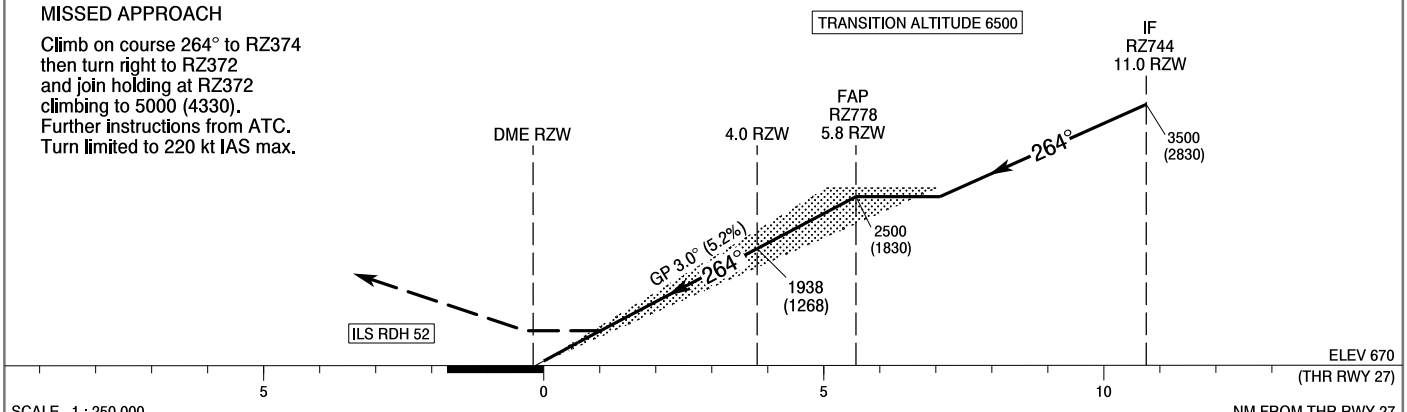
Rzeszów - Jasionka
ILS z CAT II
RWY 27 (CAT A/B/C/D)



Correction: Coding tables changed.

MISSED APPROACH

Climb on course 264° to RZ374
then turn right to RZ372
and join holding at RZ372
climbing to 5000 (4330).
Further instructions from ATC.
Turn limited to 220 kt IAS max.



OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in	Cat. I	840 (170)	852 (182)	860 (190)	871 (201)
	Cat. II	752 (82)	769 (99)	781 (111)	795 (125)
Circling (OCH AAL)*		1170 (477)	1200 (507)	1340 (647)	1390 (697)

*Cat C and D: circling north of aerodrome only.

Distance FAP - RW27 5.6 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	4 : 11	3 : 21	2 : 48	2 : 24	2 : 06	1 : 52
Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960

Final approach distance / altitude (height)				
Distance	5	4	3	2
Altitude (height)	2260 (1590)	1940 (1270)	1620 (950)	1300 (630)

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Rzeszów - Jasionka
ILS z Cat II
RWY 27 (CAT A/B/C/D)

EPRZ RNAV (GNSS) RWY 27 INITIAL TRANSITION FROM GIFIV

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY-OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	IF	GIFIV	-	-	-	-	+4000 ft	-230	-	RNP 1
002	TF	RZ744	-	175 (182.12)	4.97	R	+3500 ft	-	-	RNP 1

EPRZ RNAV (GNSS) RWY 27 INITIAL TRANSITION FROM LODVE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	IF	LODVE	-	-	-	-	+5000 ft	-	-	RNP 1
002	TF	RZ744	-	264 (271.40)	5.20	-	+3500 ft	-	-	RNP 1

EPRZ RNAV (GNSS) RWY 27 INITIAL TRANSITION FROM RINLI

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	IF	RINLI	-	-	-	-	+4000 ft	-230	-	RNP1
002	TF	RZ744	-	354 (001.22)	5.01	L	+3500 ft	-	-	RNP 1

EPRZ RNAV (GNSS) RWY 27 MISSED APPROACH TRANSITION

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	-	RW27	-	-	-	-	-	-	-	RNP1
002	CF	RZ374	Y	264 (271.01)	9.38	-	-	-	-	RNP 1
003	DF	RZ372	-	-	-	R	+3000 ft	-220	-	RNP 1
004	HM	RZ372	Y	114 (120.97)	-	L	-5000 ft	-220	-	RNP 1

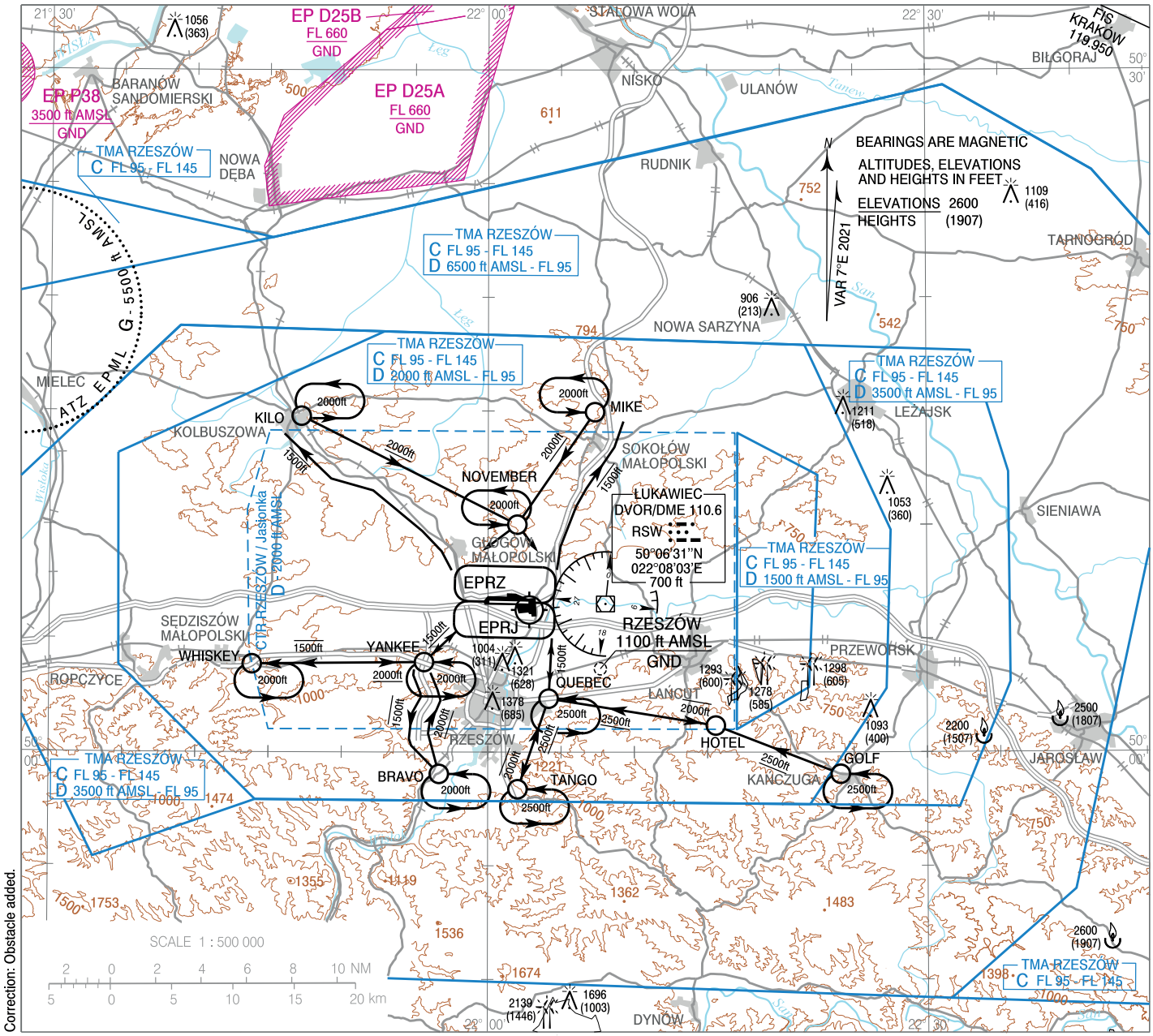
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES		FIX FORMATION	
GIFIV (IAF)	50 11 17.5 N	022 19 46.3 E	-	-
LODVE (IAF)	50 06 11.9 N	022 27 33.2 E	-	-
RINLI (IAF)	50 01 19.8 N	022 19 19.2 E	-	-
RZ744 (IF)	50 06 19.8 N	022 19 29.1 E	271.16° GEO (264° MAG) LOC RZW	10.95 NM DME RZW
RZ778 (FAP)	50 06 27.2 N	022 11 26.7 E	271.16° GEO (264° MAG) LOC RZW	5.77 NM DME RZW
RW27	50 06 34.5 N	022 02 46.2 E	-	-
RZ374 (MATF)	50 06 44.9 N	021 48 55.7 E	-	-
RZ372 (MAHF)	50 09 17.7 N	022 00 51.4 E	-	-

AERODROME ELEV 693 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Kraków APPROACH	133.030
Rzeszów GROUND	121.805
Rzeszów TOWER	126.805

VFR
ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES

Rzeszów - Jasionka



Correction: Obstacle added.

UAV VLOS flying areas (see: AIP ENR 5.3.1)

266° 086° All holdings

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	DESCRIPTION
BRAVO	49°59'02"N	021°56'40"E	Boguchwała town
GOLF	49°59'02"N	022°24'05"E	Western side of Kańczuga town
HOTEL	50°01'10"N	022°15'34"E	Intersection in Granica town
KILO	50°14'46"N	021°47'12"E	Eastern side of Kolbuszowa town
MIKE	50°14'57"N	022°07'19"E	Northern side of Sokołów Małopolski town
NOVEMBER	50°10'00"N	022°02'00"E	Northern side of Wysoka Głogowska town
QUEBEC	50°02'21"N	022°04'09"E	Krasne Shopping Center
TANGO	49°58'22"N	022°02'02"E	Northern side of Tyczyn town
WHISKEY	50°03'52"N	021°43'52"E	Road intersectin in eastern side of Sędziszów Młp. town
YANKEE	50°03'57"N	021°55'38"E	Road intersection of expressway in Świlcza town

See AIP Poland AD 2 EPRZ

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

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

EPSC - SZCZECIN/Goleniów

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	533505N 0145408E środek geometryczny RWY. geometrical centre of the RWY.
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	45 km (23 NM), BRG 235° GEO.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	156 ft / 22.8°C
4	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** **Geoid undulation at AD ELEV PSN**	115 ft
5	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** **MAG VAR/Annual Change**	5° E (2020) / 12' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Port Lotniczy SZCZECIN/Goleniów Spółka z o.o. Glewice 1A 72-100 Goleniów Centrala: +48-91-481-7400 Centrala: +48-91-418-2864 Centrala: +48-91-418-3383 (faks) E-mail: epsc@airport.com.pl www.airport.com.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	SZCZECIN/Goleniów Airport Ltd. Glewice 1A 72-100 Goleniów Operator: +48-91-481-7400 Operator: +48-91-418-2864 Operator (fax): +48-91-418-3383 E-mail: epsc@airport.com.pl www.airport.com.pl
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	TWR: Tel.: +48-91-469-7933, +48-81-452-7933 +48-91-469-7943, +48-81-452-7943 +48-91-469-7961, +48-81-452-7961 Faks: +48-91-418-0299 MET: Tel.: +48-91-481-7613 Faks: +48-91-481-7650 Dyżurny Operacyjny Portu: Tel.: +48-91-481-7500 Faks: +48-91-481-7680 E-mail: dop@airport.com.pl

12	**Uwagi** **Remarks**	[1] - patrz GEN 2.1. Praca lotniska poza podanymi godzinami, po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym. [1] - see GEN 2.1. Aerodrome opening outside the given hours after prior consultation with the AD administration.

EPSC AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPSC AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	**Środki załadowcze** **Cargo-handling facilities**	Podnośniki bagażowe (2 t i 5 t), wózki bagażowe z przyczepami, taśmociąg bagażowy. Lift trucks (2 t and 5 t), cargo trucks with trailers, cargo conveyor belt.
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1AVGAS 100LL Olej: NIL Fuel: JET A-1AVGAS 100LL Oil: NIL
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	JET A-1: 2 cysterny o pojemności 19000 L. AVGAS 100LL: 1 cysterna o pojemności 8000 L. JET A-1: 2 tank trucks capacity of 19000 L. AVGAS 100LL: tank truck capacity of 8000 L.
4	**Urządzenia do odladzania** **De-icing facilities**	"Kiitokori"
5	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** **Hangar space for visiting aircraft**	Dostępne, po uzgodnieniu. Available, after consultation.
6	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** **Repair facilities for visiting aircraft**	Drobne naprawy przedstartowe. Minor pre-flight repairs.
7	**Uwagi** **Remarks**	2.4.2 - operator paliwowy ORLEN Aviation Sp. z o.o. Warunki płatności za paliwo. Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; b) karnety paliwowe: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS. Kontakt: Zespół obsługi sprzedaży paliw lotniczych PKN ORLEN S.A. Tel: +48-22-778-0193 E-mail: aviation@orlen.pl www: www.orlenaviation.pl ORLEN Aviation Sp. z o.o. Filia Szczecin Tel: +48-24-256-8059 E-mail: filia.szz@orlen.pl filia.szczecin@orlen.pl Aktualne cenniki paliw lotniczych PKN ORLEN S.A. http://www.orlen.pl/PL/DlaBiznesu/Paliwa-lotnicze/Strony/default.aspx 2.4.2 - ORLEN Aviation Ltd. fuel operator. Fuel payment conditions. The following forms of payment are accepted: a) credit cards: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; b) fuel passes: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS. Contact: Aviation Fuel Sales Team PKN ORLEN S.A.

3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** **Office responsible for TAF preparation/ period of validity**	Centralne Biuro Prognoz Lotniczych – Meteorolgiczne Biuro Nadzoru 24 HR Central Aeronautical Forecasting Office – Meteorological Watch Office 24 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **Availability of the TREND forecasts/interval of issuance**	NIL
5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-91-481-7613. Telephone consultation. Phone: +48-91-481-7613.
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefon, internet. Phone, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Tel: +48-91-481-7613 Tel. kom.: +48-503-122-809 E-mail: lsm.goleniow@imgw.pl Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-91-481-7613 Mobile: +48-503-122-809 E-mail: lsm.goleniow@imgw.pl Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office Phones: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

EPSC AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPSC AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR / Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progu i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
13	130.87°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 80/F/A/W/T ASPH SWY: NIL	533531.50N 0145316.53E END: NIL 115	119.6 132.5
31	310.90°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 80/F/A/W/T ASPH SWY: NIL	533438.57N 0145459.27E END: NIL 114.9	156.0 153.9

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
13	NIL	NIL	NIL	2620 x 300	90 x 120	NIL	Tak/Yes
31	NIL	NIL	NIL	2620 x 300	90 x 120	NIL	Tak/Yes

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
13	NIL
31	NIL

EPSC AD 2.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE
EPSC AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
13	2500	2500	2500	2500	NIL
31	2500	2500	2500	2500	NIL

EPSC AD 2.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ

EPSC AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
13	SALS	420 m LIH	THR: G	G	PAPI 3° left	58	NIL
31	ALPA-ATA CAT. I SFL	900 m LIH SFL 0 - 900m	THR: G	G	PAPI 3° right	60	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/ Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
13	NIL	NIL	2500 m / 60 m	LIH FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y	R	NIL
31	NIL	NIL	2500 m / 60 m	LIH FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y	R	NIL

10	**Uwagi**	NIL
	Remarks	

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

1	**Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej**	NIL
	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	
2	**Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru**	LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10.
	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT	LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3	**Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania**	1. Krawędziowe: G. 2. Światła osi: B, C, H, R.
	TWY edge and centre line lighting	1. Edge: G. 2. Centre line lighting: B, C, H, R.
4	**Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania**	Zasilanie rezerwowe zgodne z wymaganiami ICAO/bezprzerwowe (0 SEC).
	Secondary power supply/Switch over time	Secondary power supply conforming with ICAO requirements/uninterruptible (0 SEC).
5	**Uwagi**	NIL
	Remarks	

EPSC AD 2.16 POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW

EPSC AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	**Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO** **Undulacja geoidy** **Coordinates of TLOF or THR of FATO** **Geoid undulation**	NIL
2	**Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)** **TLOF and/or FATO elevation (ft)**	NIL
3	**Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie** **TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking**	NIL
4	**Azymuty geograficzne FATO** **TRUE BRGs of FATO**	NIL
5	**Rozporządzalne długości deklarowane** **Declared distances available**	NIL
6	**Światła podejścia i światła FATO** **Approach and FATO lighting**	NIL
7	**Uwagi** **Remarks**	Procedury dla śmigłowców: patrz punkt EPSC AD 2.22.4. Procedures for helicopters: see point EPSC AD 2.22.4.

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

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych **Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits**	**Granice Pionowe** **Vertical Limits (AMSL)**	**Klasyfikacja przestrzeni powietrznej** **Airspace classification**	**Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS** **ATS unit call sign and language(s)**	**Bezwzględna wysokość przejściowa** **Transition altitude (AMSL)**	**Godziny aktywności** **Hours of applicability**	**Uwagi** **Remarks**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
SZCZECIN/Goleniów CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 533610N 0151005E 533200N 0151341E dalej łuk o promieniu 11 km i środku w punkcie: then arc of circle of 11 km radius centred at point: 532930N 0150440E 532340N 0150257E 532414N 0145815E 532501N 0145650E 533756N 0143933E 534109N 0143656E 534200N 0143703E 534247N 0143732E 534434N 0144131E	1700 ft GND	D	SZCZECIN WIEŻA 121.255 MHz PL SZCZECIN TOWER 121.255 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	CTR SZCZECIN/ Goleniów aktywny w godzinach pracy organu TWR SZCZECIN. SZCZECIN/ Goleniów CTR active during the operational hours of SZCZECIN TWR.

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
534524N 0144447E 534557N 0145446E 533610N 0151005E						

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ATIS	-	132.130	NIL	NIL	H24	NIL
TWR SZCZECIN	SZCZECIN WIEŻA SZCZECIN TOWER	121.255	NIL	NIL	0400 FRI - 0200 SAT (0300-0100) 0400 MON - 0200 TUE (0300-0100) 0400 SAT - 0200 SUN (0300-0100) 0400 SUN - 0200 MON (0300-0100) 0400 THU - 0200 FRI (0300-0100) 0400 TUE - 0200 WED (0300-0100) 0400 WED - 0200 THU (0300-0100)	NIL

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

Charts	*Pages*
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 31 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPSC 12 - 11
EPSC - VISUAL OPERATION CHART	AD 2 EPSC 13 - 1

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

Brak penetracji.

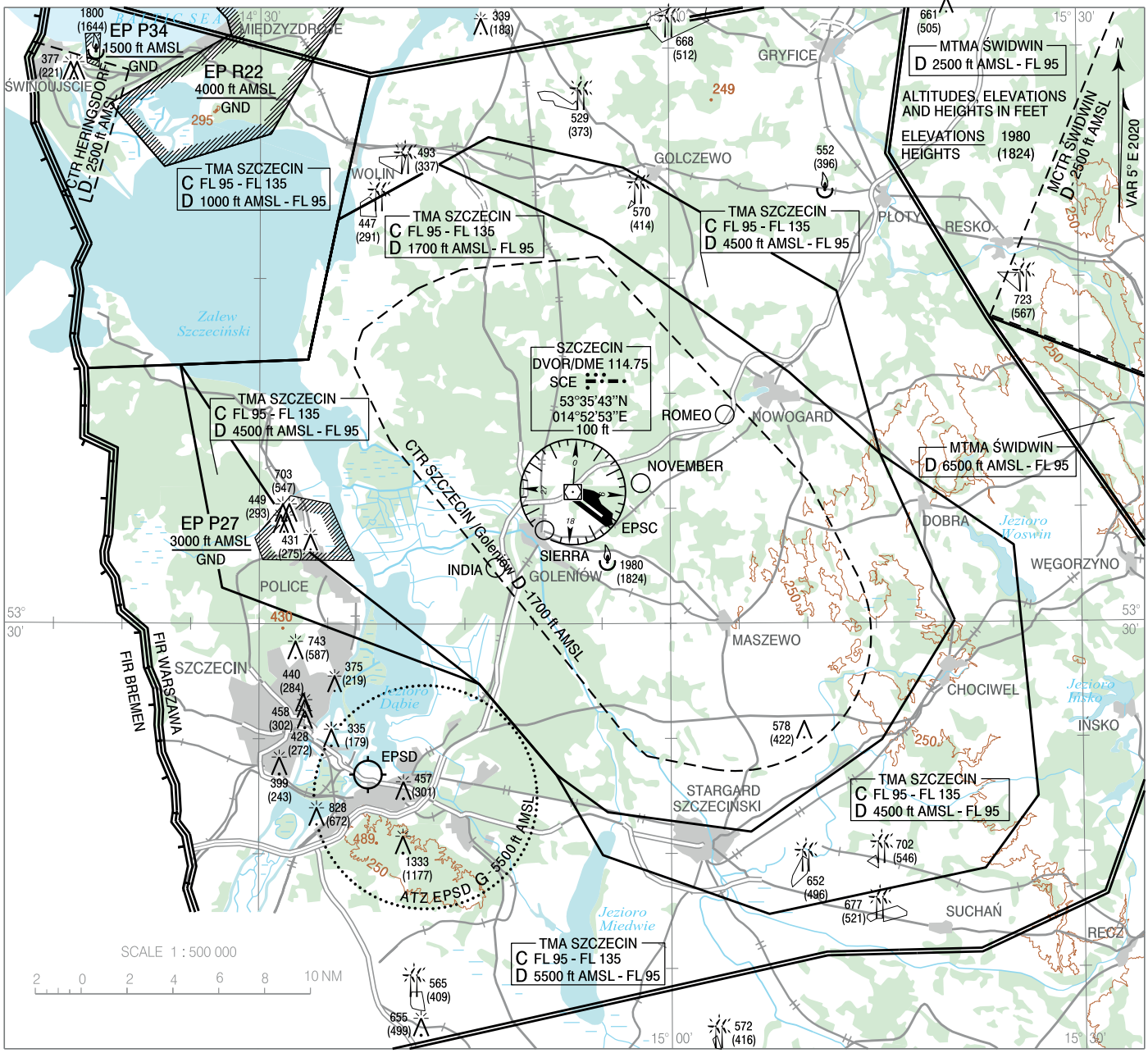
No penetrations.

VISUAL OPERATION CHART

AERODROME ELEV 156 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Szczecin TOWER 121.255

Szczecin - Goleniów



Correction: Obstacle added.

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
INDIA	53°32'26"N	014°47'14"E	Łozienica town
NOVEMBER	53°36'06"N	014°57'51"E	Church in Krzywice town
ROMEO	53°39'04"N	015°04'01"E	Olchowo town
SIERRA	53°34'04"N	014°50'49"E	Ponds east of Goleniów town

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

EPSY - OLSZTYN - MAZURY

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	532855N 0205616E linia centralna RWY, 1250 m od THR 01. centre line of RWY, 1250 m from THR 01.
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	7,8 km (4,2 NM) na południe od Szczytna. 7.8 km (4.2 NM) to the south of Szczytno.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	465 ft / 24.5°C
4	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** **Geoid undulation at AD ELEV PSN**	99 ft
5	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** **MAG VAR/Annual Change**	6° E (2020) / 10' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Warmia i Mazury Sp. z o. o. Lotnisko Olsztyn-Mazury Szymany 150 12-100 Szczytno Tel.: +48-89-544-3400 Faks: +48-89-544-3400 www.mazuryairport.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Warmia i Mazury Sp. z o. o. Lotnisko Olsztyn-Mazury Szymany 150 12-100 Szczytno Phone: +48-89-544-3400 Fax: +48-89-544-3400 www.mazuryairport.pl
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	Dyżurny Operacyjny Portu Tel.: +48-89-544-3410 Tel. kom.: +48-885-100-944 E-mail: dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl AFIS / TWR TWR: +48-89-544-3416 AFIS: +48-89-544-3415, +48-532-567-883 E-mail: afis@mazuryairport.pl Informacja lotniskowa Tel.: +48-89-544-3434 E-mail: info@mazuryairport.pl Dział Obsługi Naziemnej Tel.: +48-885-100-982 E-mail: handling@mazuryairport.pl

		electric tow tractor - 4, electric conveyor - 1, self-propelled passenger stairs - 1, conveyor belt loader - 1, push-back tractor (MAX B738, A321) - 1, "Ambulift" device for disabled passengers on wheelchairs.
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1AVGAS 100LL Olej: NIL Fuel: JET A-1AVGAS 100LL Oil: NIL
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	Cysterna - 18000 l. Stacja do tankowania AVGAS - 20000 l. Tank truck - 18000 l. AVGAS fuel station - 20000 l.
4	**Urządzenia do odladzania** **De-icing facilities**	Safeaero Typhoon - 2.
5	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** **Hangar space for visiting aircraft**	Dostępne po uzgodnieniu z Zarządzającym. After consultation with the AD administration.
6	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** **Repair facilities for visiting aircraft**	NIL
7	**Uwagi** **Remarks**	Dział Obsługi Naziemnej / CARGO Tel.: +48-89-544-3422 Tel. kom.: +48-885-100-982 E-mail: handling@mazuryairport.pl Tankowanie (Air BP Aramco Poland) Tel. kom.: +48-724-888-085 E-mail: t.kalinowski@mazuryairport.pl Ground handling / CARGO Phone: +48-89-544-3422 Mobile: +48-885-100-982 E-mail: handling@mazuryairport.pl Fueling (Air BP Aramco Poland) Mobile: +48-724-888-085 E-mail: t.kalinowski@mazuryairport.pl

EPSY AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW
EPSY AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	**Hotele** **Hotels**	W Szczytnie, Olsztynie i Warchałach. In Szczytno, Olsztyn and Warchały.
2	**Restauracje** **Restaurants**	Restauracje w Szczytnie i Olsztynie. Restaurants in Szczytno and Olsztyn.
3	**Środki transportu** **Transportation**	Szynobus (stacja przy terminalu), taksówki, wypożyczalnia samochodów, komunikacja miejska PKS, busy Olsztyn-Warszawa. Train (next to the terminal), taxi, car rental, Polish bus transport operator (PKS), Olsztyn-Warszawa buses.
4	**Pomoc medyczna** **Medical facilities**	Pierwsza pomoc przedmedyczna na lotnisku. Szpitale, pogotowie, poradnie specjalistyczne w mieście Szczytno. First-aid room at the AD. Hospitals, emergency ambulance service, specialist clinics in Szczytno.

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
OLSZTYN/Mazury ATZ Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 533846N 0205722E 533621N 0210645E 532921N 0210537E 532531N 0210348E 531757N 0205602E 531949N 0204646E 532821N 0204635E 533240N 0204913E 533846N 0205722E	5500 ft GND	G	MAZURY INFORMACJA 118.030 MHz PL MAZURY INFORMATION 118.030 MHz EN	6500 ft	Poza godzinami pracy Mazury TWR. Outside of Mazury TWR operational hours.	Wlot możliwy po uzgodnieniu z AFIS EPSY. Aktualne godziny pracy służby AFIS podane są w NOTAM. Państwowy statek powietrzny w celu nawiązania łączności w przestrzeni niekontrolowanej ATZ EPSY ze służbą AFIS jest zobowiązany posiadać radiostację VHF o odstępie kanałowym 8,33 kHz z wyjątkiem sytuacji awaryjnych w przypadku których dopuszcza się możliwość użycia częstotliwości 121,500 MHz. Warmia i Mazury sp. z o.o. ATZ EPSY is available after permission given by AFIS Informator. The actual working hours of AFIS will be published by NOTAM. A state aircraft intending to establish radio communication with AFIS within uncontrolled airspace of EPSY ATZ is obliged to carry VHF 8.33 kHz channel spacing aircraft radio equipment,

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
						except for emergency situations where the frequency 121.500 MHz may be used. Warmia i Mazury sp. z o.o.
Olsztyn-Mazury CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 533846N 0205722E 533621N 0210645E 532921N 0210537E 532531N 0210348E 531757N 0205602E 531949N 0204646E 532821N 0204635E 533240N 0204913E 533846N 0205722E	1500 ft GND	D	MAZURY WIEŻA 118.030 MHz PL MAZURY TOWER 118.030 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	NIL

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
AFIS EPSY	MAZURY INFORMACJA MAZURY INFORMATION	118.030	NIL	NIL	AFIS: poza godzinami pracy TWR. AFIS: outside TWR working hours.	Aktualne godziny pracy AFIS podawane są w NOTAM. Państwowy statek powietrzny w celu nawiązania łączności w przestrzeni niekontrolowanej ATZ EPSY ze służbą AFIS jest zobowiązany posiadać radiostację VHF o odstępie kanałowym 8,33 kHz z wyjątkiem sytuacji awaryjnych w przypadku, których dopuszcza się możliwość użycia częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,500 MHz. Actual working hours of AFIS are published by NOTAM. In order to establish radio communication within the ATZ EPSY, a state aircraft is obliged to carry a 8.33 kHz VHF radio, except for emergency situations, where the emergency frequency 121.500 MHz may be used.
TWR MAZURY	MAZURY WIEŻA MAZURY TOWER	118.030	NIL	NIL	MON, FRI 0800-2230 (0700-2130) TUE 0800-2130 (0700-2030) WED, THU, SAT, SUN 0800-1900 (0700-1800)	Aktualne godziny pracy TWR podawane są w NOTAM. Actual working hours of TWR are published by NOTAM.

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

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

EPWA - CHOPINA W WARSZAWIE

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	520957N 0205802E skrzyżowanie osi dróg startowych. intersection of RWY axes.
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	10 km (5,4 NM), BRG 205° GEO. 10 km (5.4 NM), BRG 205° GEO.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	362 ft / 27.8°C
4	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** **Geoid undulation at AD ELEV PSN**	103 ft
5	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** **MAG VAR/Annual Change**	6° E (2020) / 9' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Polskie Porty Lotnicze S.A. ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa +48-22-650-1555 (tel.) www.lotnisko-chopina.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Polish Airports ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Phone: +48-22-650-1555 www.lotnisko-chopina.pl
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	Kierownik Zmiany Dyżurnych Operacyjnych Portu: +48-22-650-1555 +48-22-846-1100 +48-22-650-1343 +48-22-650-1428 Oddział Celny: +48-22-650-3403 +48-22-650-2873 Kierownik Zmiany ATM: +48-22-574-5542,+48-81-452-5542 +48-22-574-5543,+48-81-452-5543 +48-22-574-7000,+48-81-452-7000 ACC: +48-22-574-7029,+48-81-452-7029 +48-22-574-5539,+48-81-452-5539 (faks) FMP: +48-22-574-5532,+48-81-452-5532 +48-22-574-7051,+48-81-452-7051

		Brak świateł linii środkowej na łuku pomiędzy TWY D3 i RWY 11 oraz na łuku pomiędzy RWY 29 i TWY D3. Brak świateł linii środkowej na łuku pomiędzy TWY D3 i RWY 15 oraz pomiędzy RWY 33 i TWY D3. TWY N1, N2, N3 and S2 are equipped with the RETIL lights. TWYs connected to the RWY are provided with enhanced RWY holding position markings, enhanced TWY centre line markings and additional mandatory instruction markings. No centre line lights are available on TWY D4 between stop bar and RWY 11. RWY 15/33 is equipped with LED lights. Centre line lights are not provided on the curve between TWY D3 and RWY 11 and on the curve between RWY 29 and TWY D3. Centre line lights are not provided on the curve between TWY D3 and RWY 15 as well as RWY 33 and TWY D3.

EPWA AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE
EPWA AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Dane o przeszkodach w Strefie 2 udostępnione są jedynie w postaci: zbioru danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD – cyfrowych danych o przeszkodach dla Strefy 2 (.csv). Dane te obejmują jedynie przeszkody przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPWA AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPWA AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa
	Name of the associated meteorological office	Aeronautical Meteorological Station Warszawa
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET**	H24
	Hours of service/MET office outside hours	
3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności**	Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru 24 HR
	Office responsible for TAF preparation/ period of validity	Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office 24 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami**	TREND 30 minut
	Availability of the TREND forecasts/interval of issuance	TREND 30 minutes
5	**Odprawy przedstartowe**	Zamawianie dokumentacji na przelot drogą mailową: lsm.lodz@imgw.pl Konsultacje telefoniczne: Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592.
	Briefing and consultation provided	Documentation ordering via e-mail: lsm.lodz@imgw.pl Telephone consultation: Phone: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592.

6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefon, faks, internet. Phone, fax, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR, ACC, APP, FIS
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Tel.: +48-22-650-1591 Tel. kom.: +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, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-22-650-1591 Mobile: +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, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

EPWA AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPWA AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/ MLS (VOR/ILS/ MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość/ kanał Frequency/ channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
							with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 54 ft GP 3.0°
DME 33	WA	CH 40X	H24	520924.4N 0205822.7E	400 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (06°E/NOV 20)	OKC	113.450 MHz CH 81Y	H24	521011.1N 0205736.2E	400 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL250). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL250).
DVOR/DME (06°E/SEP 22)	WAR	114.900 MHz CH 96X	H24	521533.0N 0203926.0E	300 ft AMSL	NIL	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.

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

Na wszystkich kierunkach RWY wyznaczone zostały taktyczne punkty do wykonania krótszych podejść niestandardowych. Dla dolotów na RWY 11 – REP GOSIT (ILS) oraz REP ASDAG (VOR), dla dolotów na RWY 15 – REP XERTU, dla dolotów na RWY 29 – REP VIBAT, dla dolotów 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 silników.

4.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

4.1.1. Procedura ogólna dla przylatujących statków powietrznych podczas wykonywania lotów innych niż według STAR

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną/poziom lotu. Kontynuować lot do punktu DVOR/DME WAR. Nad punktem DVOR/DME WAR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft. Następnie skierować się do FAP ILS z RWY 11 lub do FAF VOR RWY 11, 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.

4.1.2. Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID. Po 3 minutach 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.

4.1.3. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR

STATKI POWIETRZNE DOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNAV 1:

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

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

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 from 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 none-standard departure before start-up.

4.1 RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

4.1.1. General procedure for arriving aircraft when no STARs are in use

Set the transponder to code 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR point. Over point DVOR/DME WAR descend to altitude 4000 ft. Then proceed FAP ILS z RWY 11 or FAF VOR RWY 11, execute approach and land (ILS or VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

4.1.2. Communication failure procedure when conducting a SID

Set the transponder to code 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.

4.1.3. Communication failure procedure when conducting a STAR

RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:

a. If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set the transponder to code 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 code 7600.

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

c. If STAR was not assigned, set transponder to code 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 code 7600. If landing is not possible execute missed approach and proceed to

c. widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,

d. pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,

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

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

5.4.1 Separacja lotu specjalnego VFR i lotu IFR

Załogi wykonujące loty specjalne VFR po opublikowanych trasach VFR lub oczekujące w opublikowanych miejscach oczekiwania są odseparowane od lotów IFR wykonujących podejście według wskazań przyrządów.

5.4.2 Separacja lotu specjalnego VFR Lotniczego Pogotowia Ratowniczego (LPR) i lotu IFR

Lot specjalny VFR Lotniczego Pogotowia Ratowniczego (LPR) będzie wykonywany z pominięciem stref wyznaczonych wzdłuż podejść instrumentalnych na EPWA. W przypadku wlotu w tę strefę, kontroler ruchu lotniczego zapewnia separację poziomą 3 NM lub pionową 1000 ft od lotu IFR.

5.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

5.5.1. 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, wlot do CTR jest zabroniony.

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:

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".

c. ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,

d. the ceiling is not less than 600 ft,

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

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

5.4.1 Separation of special VFR flight and IFR flight

Crews conducting special VFR flights operating on published VFR routes or holding at holding points are separated from IFR flights conducting instrument approach.

5.4.2 Separation of Polish Air Medical Rescue VFR special flight and IFR flight

Polish Air Medical Rescue VFR special flight is to be performed bypassing designated areas along EPWA instrument approaches. In case of entry into that area air traffic controller provides horizontal separation of 3 NM or vertical separation of 1000 ft from an IFR flight.

5.5 RADIO COMMUNICATION FAILURE ON VFR FLIGHT

5.5.1. If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the WARSZAWA/Okęcie CTR, with destination other than Chopina w Warszawie aerodrome, before reaching the WARSZAWA/Okęcie CTR limits, entry is forbidden.

5.5.2. If radio communication fails in flight with destination Chopina w Warszawie aerodrome, before reaching, or within the WARSZAWA/Okęcie CTR limits, the crew shall:

5.5.2.1. When arriving and approaching from the western side of the aerodrome:

- Make an arrival to reach **WHISKEY** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Chopina w Warszawie aerodrome.
- Show all aircraft navigation lights during arrival and holding.
- After receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable 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.

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".

5.5.2.2. When arriving and approaching from the eastern side of the aerodrome:

- Make an arrival to reach **ECHO** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Chopina w Warszawie aerodrome.
- Show all aircraft navigation lights during arrival 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.

6 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

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.

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

Dyrektor Lotniska Chopina w Warszawie	
	ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa 19
Telefon:	+48-22-650-1555
Faks:	+48-22-650-2255
E-mail:	dpwaw@ppl.pl
Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa	
	Dział Bezpieczeństwa i Ochrony Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa
Telefon:	+48-661-402-856
E-mail:	Marek.Falszewski@ilot.lukasiewicz.gov.pl

6 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

6.1. Helicopter flights to Chopina w Warszawie aerodrome are restricted exclusively for:

- helicopters based at Chopina w Warszawie aerodrome,
- 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 Chopina w Warszawie aerodrome aerodrome listed in point 2.22.6.2 that (an) appropriate parking stand(s) will be provided for their helicopter(s).

6.2. The following operators of Chopina w Warszawie aerodrome 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
E-mail:	dpwaw@ppl.pl
Łukasiewicz Research Network – Institute of Aviation	
	Safety and Security Department Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa
Phone:	+48-661-402-856
E-mail:	Marek.Falszewski@ilot.lukasiewicz.gov.pl

Airbus Poland S.A.	
	Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa
Telefon:	+48-22-577-2202
Faks:	+48-22-577-2203
Jednostka Wojskowa 4198	
	ul. Żwirki i Wigury 1c 00-909 Warszawa
Telefon:	+48-261-821-304 +48-261-821-060
Faks:	+48-261-821-470

Airbus Poland S.A.	
	Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa
Phone:	+48-22-577-2202
Fax:	+48-22-577-2203
Military Unit 4198	
	ul. Żwirki i Wigury 1c 00-909 Warszawa
Phone:	+48-261-821-304 +48-261-821-060
Fax:	+48-261-821-470

6.3. Przyloty na Lotnisko Chopina w Warszawie

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.

6.3.2. Załogi śmigłowców w locie VFR wykonujące dolot 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.

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

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 opuszczą strefę lądowania w wyznaczoną drogę do kołowania, chyba że kontroler nakaże inaczej.

6.4. Procedury dotyczące kołowania oraz parkowania śmigłowców

6.4.1. Na terenie Lotniska Chopina w Warszawie wyznaczono stanowisko postojowe 203 (APN 2), przeznaczone wyłącznie dla śmigłowców, których parametry nie przekraczają następujących wartości:

6.3. Arrivals at Chopina w Warszawie aerodrome

6.3.1. Helicopter crews carrying out an instrument approach (IFR) to Chopina w Warszawie aerodrome 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.

6.3.2. Helicopter crews arriving on a VFR flight at Chopina w Warszawie aerodrome, 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 vacation.

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

6.3.4. 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.

6.4. Taxiing and parking procedures for helicopters

6.4.1. Aircraft stand 203 (APN 2) at Warsaw Chopin Airport is designated exclusively for helicopters whose parameters do not exceed the values given in the table below:

Parametr śmigłowca/Helicopter parameter	**Wartość/ Value**
Maksymalny największy wymiar śmigłowca (D) rozumiany jako wymiar śmigłowca z obracającymi się wirnikami (głównym 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
Maksymalna średnica wirnika głównego (R)/ Maximum main rotor diameter (R)	11.00 m
Maksymalny rozstaw podwozia (UCW)/ Maximum undercarriage width (UCW)	2.70 m
Maksymalna masa startowa (MTOW)/ Maximum take-off weight	5700 kg

6.4.2. APN 2 (w tym stanowisko postojowe 203) oraz TWY D5 dostępne są dla operacji lotniczych od SR do SS oraz przy RVR równym lub

6.4.2. APN 2 (including parking stand 203) and TWY D5 are available for flight operations from SR to SS and with RVR equal to or greater than 550 m.

większym niż 550 m. Od SS do SR lub przy RVR mniejszym niż 550 m dopuszcza się wyłącznie holowanie statków powietrznych. Brak oświetlenia projektorowego na stanowiskach postojowych APN 2. Na TWY D5 brak świateł prowadzenia na stanowiska postojowe APN 2, a także świateł linii środkowej drogi kołowania i świateł krawędziowych drogi kołowania (zamiennie zastosowano odblaskowe oznaczniki krawędzi kołowania).

From SS to SR or with RVR less than 550 m only aircraft towing operations are available. No floodlights provided on APN 2 parking stands. On TWY D5 no aircraft stand manoeuvring guidance lights to APN 2 are provided, as well as no TWYs edge and centre line lighting are not provided (reflective taxiway edge markers are provided alternatively).

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 postojowego 203.

6.4.3. 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 stand 203.

6.4.4. Parkowanie na stanowisku postojowym 203 należy wykonać w centrum wyznaczonego okręgu. Kierunek ustawienia śmigłowca według decyzji pilota. Wymiary stanowiska postojowego 203 umożliwiają obrót śmigłowca w zawisie lub kołowanie po stanowisku.

6.4.4. Parking on stand 203 is to be carried out at the centre of the designated circle. The orientation of the helicopter at the discretion of the pilot. The dimensions of the parking stand 203 enable a helicopter to turn around when hovering or taxi on a stand.

6.4.5. Asysta koordynatora ruchu naziemnego zapewniana będzie jedynie na żądanie załogi śmigłowca i ograniczona będzie do prowadzenia po TWY D5 i wskazania stanowiska postojowego 203, bez podawania komend dotyczących manewrowania na stanowisku. Punkt przejęcia 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.

6.4.5. Marshalling assistance will be provided only at the request of the helicopter crew and limited to guidance along TWY D5 and marshalling to parking stand 203 without instructions on maneuvers on the stand. The point at which a helicopter taxiing after arrival is taken over by the marshaller and the marshalling guidance for a departing helicopter is completed is located at the intersection of TWY D5 with TWY D4 and TWY C1.

6.5. Odlot z Lotniska Chopina w Warszawie

6.5. Departure from Chopina w Warszawie aerodrome

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.

6.5.1. 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.

6.5.2. Odlot śmigłowca w locie VFR powinien być wykonany możliwie najkrótszą trasą do pierwszego wyznaczonego przez OKĘCIE TOWER punktu na trasie lotu.

6.5.2. 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.

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.

6.5.3. 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.

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 Przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

6.5.4. 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.

7 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

7 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

7.1. Drogi startowe i ich wyposażenie

7.1. Runways and associated equipment

7.1.1. RWY 11, pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń, może być wykorzystywana do wykonywania operacji ILS kategorii II.

7.1.1. RWY 11, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II operations.

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.

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.

7.1.2. Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

7.1.2. Criteria for the initiation and termination of LVP

7.1.2.1. Wprowadzenie LVP nastąpi, gdy którykolwiek RVR spadnie poniżej 550 m i/lub pułap chmur spadnie poniżej 200 ft.

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.

7.1.3. Operacje w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

7.1.3.1. W czasie obowiązywania 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".

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

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, TWY O1 i TWY D3 niedostępne.

b. RWY 11: N1, N2, N3, R.

Uwaga 1: TWY A4, A5, D3, E3 niedostępne.
Uwaga 2: Opuszczenie w E4 i L tylko za zgodą ATC.
Załogi statków powietrznych są zobowiązane opóźnić zgłoszenie opuszczenia drogi startowej ("runway vacated") do chwili przejścia statku powietrznego za koniec zielonych/żółtych kodowych świateł linii środkowej drogi kołowania.

7.1.3.4. Odlatujące statki powietrzne: w czasie obowiązywania 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 E4 i L (RWY 29),
- TWY A0 (RWY 15),
- TWY A8 (RWY 33),
- TWY C1 (RWY 11).

Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli którykolwiek RVR spadnie poniżej 125 m.
Podczas obowiązywania LVP nie dopuszcza się wykonywania operacji startów z pośrednich dystansów drogi startowej.

7.1.3.5 KOŁOWANIE W TRAKCIE OBOWIĄZYWANIA LVP

W warunkach RVR poniżej 550 m asysta FOLLOW ME wymagana na drogach kołowania niewyposażonych w sprawne światła linii środkowej.
Kołowanie po TWY A7 w stronę TWY A6 tylko w asyście FOLLOW ME.

7.1.2.1. LVP operations will be commenced when any of the RVR falls below 550 m and/or the cloud ceiling falls below 200 ft.

7.1.2.2. LVP will be terminated when all of the RVR increase over 550 m and the cloud ceiling reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.

7.1.3. Low Visibility Procedures (LVP)

7.1.3.1. During LVP, special ATC procedures will be applied. Flight crews will be informed of the commencement of these procedures by ATIS or by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures in operation".
If it is impossible to carry out CAT II or III operations, the following phraseology will be used: "Low visibility procedure in operation. ILS approach CAT II (or CAT III) not available".

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

7.1.3.3. Arriving aircraft: ATC will require arriving aircraft to use only the following taxiways:

a. RWY 33: S2, S3, D2, A0;

Remark: RET S1, TWY O1 and TWY D3 not available.

b. RWY 11: N1, N2, N3, R.

Remark 1: TWY A4, A5, D3, E3 not available.
Remark 2: Exiting via TWY E4 and L only with ATC permission.
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.

7.1.3.4. 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 E4 and L (RWY 29),
- TWY A0 (RWY 15),
- TWY A8 (RWY 33),
- TWY C1 (RWY 11).

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

During LVP no intersection take-off operations are permitted.

7.1.3.5 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.
Taxiing on TWY A7 towards TWY A6 only with FOLLOW ME assistance.

W warunkach Visibility Condtions 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 miejscu zatrzymania wyłącznie, gdy system dozorowania ruchu naziemnego jest sprawny.

Zezwolenia dla kołujących statków powietrznych będą wydawane w oparciu o miejsca zatrzymania 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 2.20.2) lub gdy system dozorowania ruchu naziemnego jest niesprawny, z wyjątkiem gdy tylko jeden statek powietrzny kołuje po TWY A5-8 lub TWY L.

Załogi są zobowiązane do zgłaszania osiągnięcia stanowiska postojowego.

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.

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 position only when the ground movement surveillance is serviceable.

Taxiing aircraft will be cleared to a holding position or intermediate holding position (clearance bar).

During Visibility Conditions 3, a FOLLOW ME assistance is mandatory on taxiways where SMR coverage is not available (see 2.20.2) or when the ground movement surveillance 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.

7.1.3.6. 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
EPWA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW

1.1. Lotnisko Chopina w Warszawie począwszy od dnia 25 marca 2012 roku jest lotniskiem koordynowanym (Poziom 3 wg IATA) całodobowo w obu sezonach rozkładowych.

1.2. Wykonanie operacji lotniczej na Lotnisku Chopina w Warszawie wymaga wcześniejszego uzyskania slotu od koordynatora rozkładów lotów.

1.3. Koordynacją rozkładów lotów objęte są operacje statków powietrznych w lotach IFR oraz VFR, z wyjątkiem lotów statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych oraz lotów humanitarnych.

1.4. Podmiotem odpowiedzialnym za koordynację rozkładów lotów na Lotnisku Chopina w Warszawie jest:

AIRPORT COORDINATION LIMITED	
	Rourke House 3 Watermans Business Park The Causeway Staines-upon-Thames TW18 3BA, 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

1 FLIGHT SCHEDULE COORDINATION

1.1. Chopina w Warszawie aerodrome, as of 25 March 2012, is a coordinated airport (Level 3 according to IATA) 24 hours a day in both schedule seasons.

1.2. Landing or take-off at Chopina w Warszawie aerodrome may be carried out only upon assignment of a slot by the flight schedule coordinator.

1.3. Flight schedule coordination applies to IFR and VFR aircraft operations, excluding state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.

1.4. The entity responsible for coordinating flight schedules at Chopina w Warszawie aerodrome is:

AIRPORT COORDINATION LIMITED	
	Rourke House 3 Watermans Business Park The Causeway Staines-upon-Thames TW18 3BA, 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
Website:	

AIRPORT COORDINATION LIMITED	
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://online-coordination.pdc.com/frontend/#/
Godziny pracy:	MON-FRI 0830-1700 (0730-1600) UTC (z wyłączeniem dni wolnych od pracy w UK)

AIRPORT COORDINATION LIMITED	
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://online-coordination.pdc.com/frontend/#/
Working hours:	MON-FRI 0830-1700 (0730-1600) UTC (except for UK holidays)

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

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

2 ZEZWOLENIE NA PARKOWANIE ZAGRANICZNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NA PŁYCIE WOJSKOWEJ

Niezależnie od uzyskania zgody na lot, należy ubiegać się o udzielenie zezwolenia na postój zagranicznych statków powietrznych na płycie wojskowej. Wymagane jest zgłoszenie zamiaru postoju statku powietrznego na wojskowej płycie lotniska z wyprzedzeniem minimum 48 HR w formie PPR.
Pełna procedura PPR oraz formularz PPR dostępne są na stronie 1. Bazy Lotnictwa Transportowego https://1bltr.wp.mil.pl/pl/ w zakładce „POZOSTAŁE”.

2 PERMISSION FOR FOREIGN AIRCRAFT TO PARK ON THE MILITARY APRON

Irrespective of the clearance for flight, the parking of foreign aircraft on the military apron is subject to prior permission. The intention to park a foreign aircraft on the military apron requires the submission of a PPR at least 48 HR in advance.
The full PPR procedure and request form are available on the website of the 1st Airlift Base https://1bltr.wp.mil.pl/pl/ in the tab „POZOSTAŁE”.

3 PRZYDZIELANIE SLOTÓW W PORZE NOCY

3.1. Środowiskowe ograniczenia dotyczące wykonywania operacji lotniczych w porze nocy, tj. w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] mają na celu dotrzymanie uwarunkowań wynikających z ustanowienia Obszaru Ograniczonego Użytkowania.

3.2. 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/quota-count-system.html oraz na stronie internetowej Koordynatora Rozkładów Lotów.

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

3.4. Zakaz planowania operacji lotniczych – Core Night

3.4.1. W godzinach 2230-0430 (2130-0330) UTC[1)] obowiązuje Core Night, tj. zakaz planowania operacji lotniczych.
Operacje, które mają zostać wykonane w porze nocy, nie mogą zostać zaplanowane na porę Core Night.

3.4.2. W porze Core Night dopuszcza się wykonywanie:

3 SLOT ALLOCATION AT NIGHT

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

3.2. A detailed description of the Quota Count System for managing night operations and the table of QCS points for individual aircraft types are available on the Chopina w Warszawie aerodrome website https://www.lotnisko-chopina.pl/en/quota-count-system.html and the website of the flight schedule coordinator.

3.3. The limit value of QCS points available for slot allocation in each IATA schedule season is declared by the Chopina w Warszawie administration as a coordination parameter.

3.4. Core Night rule

3.4.1. Between 2230 and 0430 (2130 and 0330) UTC[1)] the Core Night rule, i.e. the prohibition of planning air operations for this period, shall be in force. Operations which are to be performed at night must not be scheduled to operate during the Core Night period.

a. lotów państwowych (STATE, HEAD, GARDA),

b. lądowań awaryjnych,

c. lotów humanitarnych (HUM, HOSP, SAR),

d. operacji opóźnionych (z przyczyn niezależnych od przewoźnika), wchodzących w skład serii slotów,

e. przekierowanych przylotów.

3.4.2. During the Core Night period the following operations shall be permitted:

a. state flights (STATE, HEAD, GARDA),

b. emergency landings,

c. humanitarian flights (HUM, HOSP, SAR),

d. flights operationally delayed (for reasons beyond the control of the carrier) forming a part of a series of slots,

e. diverted inbound flights.

3.4.3. W porze Core Night nie dopuszcza się operacji ad-hoc oraz przebazowania.

3.4.3. During the Core Night period ad-hoc and positioning operations shall not be permitted.

3.4.4. Szczegółowe zapisy znajdują się w dokumencie „Zasada lokalna EPWA 1" dostępnym na stronie Koordynatora Rozkładów Lotów pod adresem https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=12 w punkcie "Local Guidelines".

[1)] Patrz GEN 2.1.

3.4.4. Detailed information is provided in the document "Local Rule EPWA-1" available on the coordinator's website: https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=12 under "Local Guidelines"

[1)] See GEN 2.1.

4 MIGRACJE PTAKÓW I OBSZAR FAUNY WRAŻLIWEJ NA HAŁAS

4 BIRD MIGRATIONS AND AREA OF NOISE SENSITIVE FAUNA

4.1 MIGRACJA PTAKÓW

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).

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

4.1 BIRD MIGRATION

The passage of skeins of geese over Warsaw, 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).

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

4.2 OSTRZEŻENIE

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

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

Od czerwca do sierpnia wzmożona aktywność pustułek.

4.2 WARNING

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

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

Kestrel activity intensified from June to August.

4.3 KONTROLA ODNOŚNIE WYSTĘPOWANIA ZWIERZĄT

Kontrola wykonywana jest przez sokolnika, przy użyciu ptaków drapieżnych, psa, środków pirotechnicznych i bioakustycznych. Po zgłoszeniu zderzenia statku powietrznego z ptakiem dokonywana jest kontrola drogi startowej i statku powietrznego (po lądowaniu).
Na terenie lotniska stosowany jest laser ręczny do płoszenia ptaków.

4.3 INSPECTION OF ANIMALS OCCURRENCE

The inspection is carried out by the falconer, with the use of birds of prey, a dog, pyrotechnic and bioacoustics means. After reporting a bird strike, runway and aircraft shall be checked (after landing).
A hand-held bird scaring laser is used at the aerodrome.

4.4 SPRAWOZDAWCZOŚĆ

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

Po zderzeniu statku powietrznego z ptakiem załoga powinna sporządzić MELDUNEK O ZDERZENIU Z PTAKAMI.

4.4 REPORTING

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

After a bird strike, the crew shall fill in the BIRD STRIKE REPORTING FORM.

5 ZAKAZ TANKOWANIA Z PASAŻERAMI NA POKŁADZIE

5 PROHIBITION OF FUELLING WITH PASSENGERS ON BOARD

5.1. Zabrania się tankowania oraz roztankowywania samolotów z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania lub wysiadania do/z samolotu.

5.2. Wyjątek stanowią sytuacje awaryjne i niestandardowe (m.in. loty z międzylądowaniem na lotnisku EPWA, loty wykonywane w celu ochrony życia lub zdrowia lub w celu przeciwdziałania klęskom żywiołowym, loty wykonywane w ramach działań bezpośrednio związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i z obronnością państwa, loty gdy samolot musiał zawrócić z powietrza na lotnisko EPWA lub samolot musiał zawrócić na stanowisko postojowe po odkołowaniu z przyczyn operacyjnych, technicznych, pogodowych lub bezpieczeństwa.

5.1. The fueling and defueling of aeroplanes with passengers on board and during embarkation and disembarkation is prohibited.

5.2. An exception are emergency and non-standard situations (inter alia flights with a stopover at EPWA aerodrome, flights conducted for the protection of human life and health or prevention of natural disasters, flights conducted as part of actions directly related to the provision of public security and state defence, flights where the aircraft had to divert to EPWA aerodrome or return to the parking stand for operational, technical, weather or safety reasons.

6 PRÓBY SILNIKÓW

6.1. Próby silników statków powietrznych może wykonywać tylko uprawniony agent obsługi naziemnej lub personel linii lotniczej po zgłoszeniu i uzyskaniu zgody Kierownika Zmiany Dyżurnych Operacyjnych Portu.

6.2. Próby silników w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] zabronione.

[1)] Patrz GEN 2.1

6 ENGINE TESTS

6.1. Aircraft engine checks may be carried out only by authorised handling agent or airline staff after notification to and upon approval of the Airport Duty Officers Supervisor.

6.2. Engine tests are prohibited between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

[1)] See GEN 2.1

7 WYKAZ TWY Z PODZIAŁEM NA TYPY ZAINSTALOWANEGO OŚWIETLENIA NAWIGACYJNEGO

Stosowane terminy (kody IATA):

TEL - światła krawędzi dróg kołowania
TCL - światła linii środkowej dróg kołowania
TCB - światła poprzeczki pośredniego miejsca oczekiwania
H - światła halogenowe
L - światła LED
X - brak świateł na TWY
Inne:
OZN - oznaczniki odblaskowe

7 LIST OF TWY ACCORDING TO NAVIGATIONAL LIGHTING INSTALLED

Glossary (IATA codes):

TEL - TWY edge lighting
TCL -TWY centre line lighting
TCB - TWY clearance bar lighting
H - halogen spotlights
L - LED lighting
X - no lights on TWY
Others:
OZN - reflective markings

	TWY	TEL	TCL	TCB			TWY	TEL	TCL	TCB
1	**A0**	H	H	H		28	**L**	H	L	L
2	**A1**	H	H	H		29	**M1**	X	L	L
3	**A2**	H	H	H		30	**M2**	X	L	L
4	**A3**	H/L	H/L	H/L		31	**M3**	X	L	L
5	**A4**	H/L	L	L		32	**N1**	L	L	X
6	**A5**	L	L	X		33	**N2**	L	L	L
7	**A6**	L	L	L		34	**N3**	L	L	L
8	**A7**	L	L	X		35	**O1**	H	H	H
9	**A8**	L/OZN	L	L		36	**O2**	X	L	L
10	**B1**	OZN	X	X		37	**R**	L	L	L
11	**B6**	H	X	X		38	**S1**	H	H	H
12	**B7**	H	X	X		39	**S2**	L	L	L
13	**B8**	H	X	X		40	**S3**	H	H	H
14	**C1**	L	L	L		41	**U1**	X	L	L
15	**D2**	H	H	H		42	**U2**	H	X	X
16	**D3**	H	X	X		43	**U3**	X	H	H
17	**D4**	L	L	L		44	**W**	X	L	L
18	**D5**	OZN	X	X		45	**Z1**	H	H	H

	TWY	TEL	TCL	TCB			TWY	TEL	TCL	TCB
19	**E1**	L	H/L	L		46	**Z2**	X	H	H
20	**E2**	L	L	L		47	**Z3**	X	H	H/L
21	**E3**	L	L	L		48	**Z4**	X	H	H
22	**E4**	L	L	L		49	**Z5**	X	H	H
23	**G**	L	L	L		50	**ZB1**	X	H/L	H/L
24	**H1**	H	X	X		51	**ZB2**	X	H/L	H/L
25	**H2**	L	L	L		52	**ZO1**	X	H/L	H/L
26	**J**	X	L	L		53	**ZO2**	X	H/L	H/L
27	**K**	H	X	X		–	**–**	–	–	–

8 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY

8 GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS

MIEJSCA OCZEKIWANIA PRZED DROGĄ STARTOWĄ

RUNWAY-HOLDING POSITIONS

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
1	A0_15	521044.03	0205725.83	15	N1_29_11	520955.47	0205824.83
2	D2_33_15	521031.73	0205738.52	16	A5_11_29	520944.40	0205826.72
3	S2_33_15	521025.60	0205745.41	17	R_29_11	520949.22	0205839.77
4	O1_33_15	521014.48	0205754.36	18	N3	520944.61	0205857.26
5	S1_33_15	521014.20	0205754.92	19	E3_29	520944.29	0205859.55
6	H2_33_15	520918.87	0205840.36	20	E4_29	520943.02	0205904.04
7	A8_33	520901.18	0205859.15	21	L_29	520936.74	0205859.38
8	B8_33	520855.72	0205845.90	22	D4_11_29	521006.00	0205718.22
9	B7_33	520858.58	0205842.80	23	C1_11	521013.25	0205645.82
10	H1_15_33	520915.80	0205831.06	24	N2_29_11	520950.04	0205838.07
11	D3_15_33	521023.23	0205731.82	25	15_11_29	521002.07	0205756.95
12	B1_15	521039.77	0205717.94	26	33_11_29	520951.32	0205806.34
13	D3_29_11	521014.72	0205725.10	27	29_15_33	520954.25	0205810.37
14	A4_29_11	520956.30	0205816.32	28	11_15_33	520959.15	0205752.92

MIEJSCA OCZEKIWANIA PRZED DROGĄ STARTOWĄ W CAT II

RUNWAY-HOLDING POSITIONS CAT II

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
1	29_11_CATII_C1	521003.50	0205712.07	2	29_11_CATII_A4	520958.52	0205814.39

POŚREDNIE MIEJSCA OCZEKIWANIA

INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
1	A0_A1	521045.81	0205730.95	39	ZO2_U	521034.89	0205806.92

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
2	A0_A2	521045.44	0205729.88	40	Z3	521036.02	0205811.86
3	W_A1	521046.89	0205734.06	41	Z4_1P	521037.61	0205815.85
4	A1	521043.78	0205734.87	42	Z4_2P	521032.63	0205821.96
5	A2_A1	521042.53	0205732.64	43	Z5	521032.07	0205819.10
6	A1_U1	521038.68	0205739.32	44	U3_Z	521033.45	0205810.99
7	A1_D2	521037.54	0205740.32	45	U2_Z	521036.59	0205808.03
8	A1_W	521045.46	0205733.40	46	U2_W	521043.35	0205755.53
9	S3_A3	521032.92	0205741.54	47	U1_W_U2	521043.83	0205749.87
10	D2_A1	521034.16	0205740.44	48	U1_M1	521043.28	0205748.22
11	S2	521026.48	0205747.16	49	U1_M1_1	521041.96	0205744.23
12	A3_Z	521029.01	0205747.77	50	U1_A1	521040.74	0205740.50
13	O3_O	521017.64	0205757.70	51	M1_U1	521040.98	0205747.66
14	O3_Z	521025.41	0205750.91	52	M1_Z	521032.37	0205755.18
15	O2_A	521016.76	0205801.28	53	V_Z	521034.53	0205803.49
16	O2_M	521017.45	0205803.36	54	K	521020.56	0205726.92
17	A4_O	521014.19	0205800.71	55	D3_K_1	521018.19	0205727.84
18	O1_A	521015.32	0205756.91	56	D3_K_2	521021.28	0205730.28
19	E2_RE	520950.94	0205845.72	57	D5_D4	521001.33	0205713.23
20	E2_R	520953.10	0205838.06	58	D4_C1	521004.24	0205716.83
21	E2_N1	520955.29	0205830.26	59	C1_D5	521003.89	0205710.70
22	E2_E3	520948.08	0205855.88	60	A6_G	520928.69	0205840.43
23	E4_E2	520946.02	0205903.22	61	G_A6	520930.02	0205844.18
24	M3_E1	520959.33	0205822.33	62	A6_H2_L	520922.89	0205845.49
25	M3_O2	521016.40	0205807.43	63	L_A8_H2_A6	520923.53	0205849.57
26	M2_O	521020.10	0205804.16	64	A8_H2	520919.53	0205848.43
27	M2_Z	521026.81	0205758.29	65	H2_A6_A8	520920.16	0205844.28
28	ZB_A3	521027.34	0205752.20	66	W_U	521045.80	0205750.44
29	ZB1_M	521028.04	0205754.33	67	A4_E1	520957.78	0205815.04
30	ZB2_M	521030.52	0205759.73	68	A4_J	521001.56	0205811.73
31	ZB2_U	521033.70	0205808.18	69	M3_J	521003.77	0205818.46
32	Z2_U	521034.29	0205807.55	70	M3_J1	521001.28	0205820.63
33	Z2_M	521031.11	0205759.07	71	E1_J	520959.03	0205816.99
34	Z1_M	521028.72	0205753.93	72	E1_M3	520958.07	0205820.40
35	Z_A	521027.97	0205751.67	73	J_A4	521001.07	0205815.25
36	ZO_A	521028.61	0205751.13	74	J_M3	521001.82	0205817.56
37	ZO1_M	521029.49	0205753.82	75	R_E2	520950.74	0205840.92
38	ZO2_M	521031.79	0205758.68	-	-	-	-

PUNKTY CHARAKTERYSTYCZNE DRÓG KOŁOWANIA **TWY SIGNIFICANT POINTS**

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
1	A0_1	521043.49	0205724.26	91	L_1	520921.43	0205848.01
2	A0_B1	521042.54	0205721.55	92	B8_1	520855.34	0205844.74
3	B1_1	521042.37	0205721.05	93	B8_2	520856.13	0205840.22

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
4	B1_2	521041.93	0205720.29	94	B6_1	520911.96	0205826.40
5	B1_3	521041.07	0205719.36	95	B6_B7_B8	520902.34	0205834.80
6	B1_4	521039.14	0205717.26	96	B7	520900.60	0205837.49
7	A0_2	521045.84	0205731.05	97	B7_1	520857.24	0205846.32
8	W_1	521047.77	0205736.59	97	Z3_1	521035.54	0205810.65
9	W_2	521047.90	0205737.14	99	Z3_Z4	521036.31	0205812.59
10	W_3	521049.09	0205746.24	100	Z4_1	521038.18	0205817.27
11	W_4	521048.64	0205747.96	101	Z4_2	521037.25	0205820.80
12	W_5	521045.25	0205750.92	102	Z4_3	521030.11	0205822.59
13	U1_1	521044.02	0205750.44	103	Z5_1	521031.26	0205819.80
14	U1_2	521040.52	0205739.87	104	Z5_2	521035.72	0205815.91
15	A2_1	521041.04	0205736.37	105	M2_3	521019.19	0205804.96
16	A2_2	521044.01	0205728.91	106	M2_4	521018.77	0205805.36
17	A1_1	521045.39	0205733.46	107	M2_M3	521018.26	0205 05.81
18	A1_2	521037.26	0205740.56	108	M3_1	521017.41	0205806.55
19	A3_1	521031.86	0205745.28	109	M3_2	521008.86	0205814.03
20	A3_2	521017.75	0205757.60	110	M3_3	520957.37	0205824.04
21	A4_1	521014.32	0205800.59	111	J_1	521000.97	0205814.95
22	A4_2	520951.59	0205820.44	112	N2_1	520949.86	0205834.26
23	A4_A5	520953.97	0205818.36	113	N2_2	520950.10	0205839.29
24	N1_1	520954.43	0205818.89	114	E1_N2	520956.57	0205825.71
25	N1_2	520954.66	0205822.92	115	R_1	520950.85	0205841.00
26	E1_1	521000.01	0205813.50	116	R_2	520947.69	0205838.61
27	S1_1	521013.56	0205754.65	117	N3_1	520944.45	0205854.41
28	S1_2	521009.77	0205754.47	118	N3_2	520944.69	0205858.75
29	O1_1	521013.13	0205750.28	119	E3_1	520945.42	0205900.40
30	O1_O2	521016.04	0205759.09	120	E3_2	520942.89	0205858.51
31	O2_1	521017.75	0205804.28	121	E3_3	520947.06	0205859.50
32	M2_1	521019.01	0205805.13	122	E4_1	520941.63	0205903.01
33	M2_2	521027.70	0205757.51	123	E4_2	520944.17	0205904.90
34	S2_1	521024.70	0205744.97	124	E4_3	520945.84	0205903.85
35	S2_2	521020.97	0205744.79	125	E4_L	520939.83	0205901.67
36	S3_1	521027.74	0205738.41	126	H1_1	520914.66	0205827.62
37	S3_2	521031.10	0205738.39	127	H1_H2	520917.42	0205835.97
38	S3_3	521032.75	0205740.31	128	B8_3	520857.20	0205850.34
39	S3_4	521032.90	0205741.45	129	A8_3	520859.76	0205854.83
40	ZO_ZB_Z1	521026.50	0205747.21	130	V_2	521037.24	0205800.62
41	ZO1_1	521028.26	0205750.08	131	C1_1_11_29	521016.30	0205651.64
42	ZO1_2	521029.73	0205754.54	132	C1_2_11_29	521015.49	0205654.55
43	ZO2_1	521031.20	0205757.08	133	D3_1_11_29	521009.62	0205715.70
44	ZO2_2	521033.94	0205804.53	134	D3_2_11_29	521008.81	0205718.60
45	ZO2_3	521035.32	0205808.00	135	D3_3_11_29	521007.73	0205722.41
46	Z2_U2_U3_Z3	521035.10	0205809.58	136	D3_4_11_29	521006.92	0205725.33
47	Z2_1	521033.48	0205805.51	137	N1_1_11_29	520956.60	0205802.09
48	Z2_2	521033.23	0205804.84	138	N1_2_11_29	520955.79	0205805.01
49	Z2_3	521030.57	0205757.61	139	A4_1_11_29	520953.41	0205813.46
50	Z1_1	521029.12	0205755.15	140	A4_2_11_29	520952.57	0205816.43

NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)	NR/ NR	Nr punktu/ Point No	Szerokość geograficzna/ Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
51	ZB1_1	521026.87	0205750.79	141	A4_3_11_29	520951.29	0205820.98
52	ZB1_2	521028.52	0205755.77	142	A4_4_11_29	520950.47	0205823.91
53	ZB1_3_M2	521028.17	0205754.71	143	A5_1_11_29	520952.29	0205817.22
54	M2_3_ZB1	521027.73	0205757.48	144	A5_2_11_29	520951.48	0205820.12
55	ZB2_1	521029.99	0205758.29	145	N2_1_11_29	520952.24	0205817.65
56	ZB2_2	521032.73	0205805.74	146	N2_2_11_29	520951.26	0205821.14
57	ZB2_3	521034.05	0205809.06	147	R_1_11_29	520947.94	0205832.95
58	U3_1	521024.30	0205818.99	148	R_2_11_29	520947.12	0205835.87
59	U2_1	521041.23	0205803.12	149	N3_1_11_29	520946.85	0205836.82
60	U2_2	521041.99	0205801.63	150	N3_2_11_29	520946.01	0205839.81
61	U2_3	521044.00	0205752.61	151	E3_1_11_29	520942.80	0205851.23
62	M1_1	521041.48	0205747.22	152	E3_2_11_29	520941.95	0205854.26
63	M1_2	521031.79	0205755.68	153	E4_1_11_29	520941.49	0205855.90
64	V_1	521034.50	0205803.52	154	E4_2_11_29	520940.67	0205858.81
65	D2_1	521034.70	0205740.86	155	L_1_11_29	520941.16	0205856.86
66	D2_2	521028.95	0205736.33	156	L_2_11_29	520940.32	0205859.83
67	D2_D3	521027.21	0205734.96	157	A0_1_15_33	521041.08	0205722.88
68	D3_D4	521008.36	0205720.08	158	A0_2_15_33	521039.16	0205724.56
69	D3_1	521023.79	0205737.89	159	B1_1_15_33	521040.94	0205722.90
70	D3_2	521025.52	0205736.39	160	B1_2_15_33	521039.21	0205724.41
71	D3_3	521025.45	0205733.57	161	D2_1_15_33	521030.63	0205732.02
72	D5_1	520959.13	0205711.51	162	D2_2_15_33	521028.90	0205733.54
73	D5_2	521002.11	02057 3.83	163	D2_3_15_33	521026.21	0205735.89
74	C1_1	521003.27	0205712.92	164	D2_4_15_33	521024.37	0205737.50
75	C1_2	521010.47	0205647.23	165	S3_1_15_33	521019.79	0205741.50
75	C1_3	521012.97	0205645.62	166	S3_2_15_33	521017.81	0205743.23
77	C1_4	521015.43	0205647.44	167	S2_1_15_33	521012.23	0205748.12
78	K_1	521024.37	0205714.14	168	O1_1_15_33	521011.12	0205749.08
79	K_2	521020.17	0205728.23	169	S2/O1_2_15_33	521009.12	0205750.83
80	A8_1	520901.77	0205900.95	170	S1_1_15_33	521001.64	0205757.37
81	A8_2	520904.04	0205901.95	171	S1_2_15_33	520959.30	0205759.41
82	A8_A6_H2_L	520921.09	0205847.07	172	H2_1_15_33	520920.85	0205833.02
83	A7_1	520920.49	0205841.97	173	H2_2_15_33	520919.12	0205834.53
84	A7_2	520925.83	0205841.98	174	A8_1_15_33	520904.45	0205847.34
85	A5_A6	520939.52	0205830.98	175	A8_2_15_33	520902.66	0205848.90
86	A5_1	520951.06	0205820.90	176	A8_3_15_33	520900.60	0205850.70
87	G_1	520927.54	0205842.34	177	B8_1_15_33	520901.45	0205849.88
88	G_2	520930.13	0205844.27	178	B8_2_15_33	520859.50	0205851.58
89	G_3	520931.59	0205845.70	-	-	-	-
90	G_4	520933.80	0205848.54	-	-	-	-

EPWA AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPWA AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	*Pages*
AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPWA 2 - 1
AERODROME CHART AREAS OF RESPONSIBILITY	AD 2 EPWA 3 - 1

Charts	*Pages*
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 1,7A,7B,9)	AD 2 EPWA 4 - 1
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 3,5A,5B,5C)	AD 2 EPWA 4 - 3
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 12,13,CARGO)	AD 2 EPWA 4 - 5
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 10)	AD 2 EPWA 4 - 7
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 9, MIL APN)	AD 2 EPWA 4 - 9
AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 2)	AD 2 EPWA 4 - 11
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART (TWYs FOR A380-800, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY)	AD 2 EPWA 5 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 11, RWY 29)	AD 2 EPWA 6 - 1
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 15, RWY 33)	AD 2 EPWA 6 - 3
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 11)	AD 2 EPWA 7 - 1
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 33)	AD 2 EPWA 7 - 3
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 11)	AD 2 EPWA 8 - 1
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 15)	AD 2 EPWA 8 - 5
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 29)	AD 2 EPWA 8 - 9
STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 33)	AD 2 EPWA 8 - 13
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 11)	AD 2 EPWA 10 - 1
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 15)	AD 2 EPWA 10 - 5
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 29)	AD 2 EPWA 10 - 9
STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 33)	AD 2 EPWA 10 - 13
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z CAT II or LOC z) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 1
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y CAT II) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 3
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z CAT II & III or LOC z) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 5
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y CAT II & III) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 7
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS x CAT II & III or LOC x) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 9
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 15 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 13

Charts	*Pages*
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 29 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 15
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 17
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 19
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 15 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 23
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 29 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 27
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 31
VFR ARRIVAL, DEPARTURE AND TRANSIT ROUTES	AD 2 EPWA 13 - 1
VFR ARRIVAL, DEPARTURE AND TRANSIT ROUTES	AD 2 EPWA 13 - 3
BIRD CONCENTRATIONS	AD 2 EPWA 14 - 1

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

Powierzchnia segmentu lotu z widocznością (VSS) dla procedur podejścia VOR RWY 29 (AD 2 EPWA 12-15) oraz RNP RWY 29 (AD 2 EPWA 12-27) może być naruszana przez ruchome przeszkody - statki powietrzne przy fizycznym THR 29 (na poprzeczkach zatrzymania TWY E3, E4 oraz L). MAX HGT 76 ft.

Powierzchnia segmentu lotu z widocznością (VSS) dla procedur podejścia VOR RWY 33 (AD 2 EPWA 12-17) oraz RNP RWY 33 (AD 2 EPWA 12-31) może być naruszana przez ruchome przeszkody - statki powietrzne przy fizycznym THR 33 (na poprzeczkach zatrzymania TWY B7, B8 oraz A8). MAX HGT 67 ft.

The Visual Segment Surface (VSS) for the approach procedures VOR RWY 29 (AD 2 EPWA 12-15) and RNP RWY 29 (AD 2 EPWA 12-27) may be penetrated by mobile obstacles - aircraft at physical THR 29 (TWY E3, E4 and L stop bars). MAX HGT 76 ft.

The Visual Segment Surface (VSS) for the approach procedures VOR RWY 33 (AD 2 EPWA 12-17) and RNP RWY 33 (AD 2 EPWA 12-31) may be penetrated by mobile obstacles - aircraft at physical THR 33 (TWY B7, B8 and A8 stop bars). MAX HGT 67 ft.

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

EPWR - WROCŁAW/Strachowice

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	510610N 0165309E 950 m od THR 29, na linii centralnej RWY 11/29. 950 m FM THR 29, at the centre line of RWY 11/29.
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	10 km (5,4 NM), BRG 115°GEO. 10 km (5.4 NM), BRG 115°GEO.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	406 ft / 26°C
4	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** **Geoid undulation at AD ELEV PSN**	133 ft
5	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** **MAG VAR/Annual Change**	5° E (2022) / 9' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Port Lotniczy Wrocław S.A. ul. Graniczna 190 54-530 Wrocław +48-71-358-1310 +48-71-358-1410 +48-71-357-3973 (faks) SITA: WROEPXH http://www.airport.wroclaw.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Wrocław Airport Co. ul. Graniczna 190 54-530 Wrocław SITA: WROEPXH +48-71-358-1310 +48-71-358-1410 Fax: +48-71-357-3973 http://www.airport.wroclaw.pl
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	Prezes PL Wrocław S.A.: Tel.: +48-71-358-1310; +48-71-358-1410 Faks: +48-71-357-3973 Dyżurny Operacyjny Portu: Tel.: +48-71-358-1301; +48-71-358-1401 Centrala: Tel.: +48-71-358-1100 TWR: Tel.: +48-71-323-4861, +48-81-452-4861, +48-71-358-1371 ARO: Tel.: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 Faks: +48-22-574-7188, +48-81-452-7188

11	**Odladzanie** **De-icing**	0330-2330 (0230-2230) W godzinach 2330-0330 (2230-0230) odladzanie możliwe po uprzednim złożeniu zamówienia do godz. 2130 (2030). 0330-2330 (0230-2230) Between 2330-0330 (2230-0230) handling available only if prior request is sent till 2130 (2030).
12	**Uwagi** **Remarks**	2.3.8 - Opłaty za dostarczanie paliwa realizowane przez wyznaczone osoby PLW S.A. Akceptowane formy płatności: - gotówka - dostępna w godzinach 0330-2330 (0230-2230) [1)]. W godzinach 2330-0330 (2230-0230) [1)] opłata możliwa po uprzednim złożeniu zamówienia do godziny 2130 (2030) [1)]. - karty płatnicze - H24: DINNER CLUB, JCB, MASTER CARD ELECTRONIC, VISA, VISA ELECTRON, POLCARD, AMERICAN EXPRESS, BIS; - karta paliwowa AVCARD - H24; - przedpłata; - przelew bankowy (tylko po wcześniejszym uzgodnieniu). [1)]- patrz GEN 2.1. 2.3.8 - Payments for fuel delivery are accepted by designated PLW S.A. personnel. Accepted forms of payments: - in cash - available BTW 0330-2330 (0230-2230) [1)]. BTW 2330-0330 (2230- 0230) [1)] payment is possible after previous order until 2130 (2030) [1)]. - by credit cards - H24: DINNER CLUB, JCB, MASTER CARD ELECTRONIC, VISA, VISA ELECTRON, POLCARD, AMERICAN EXPRESS, BIS; - fuel carnet AVCARD - H24; - pre-payment; - bank transfer (only after prior consultation). [1)] - see GEN 2.1.

EPWR AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPWR AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	**Środki załadowcze** **Cargo-handling facilities**	platforma załadowcza do obsługi samolotów szerokokadłubowych (do 7 t), taśmociągi bagażowe (do 900 kg), podnośnik widłowy (4 t), przyczepy do bagażu (do 1500 kg), ciągniki spalinowe bagażowe, ciągniki elektryczne bagażowe. highloader (up to 7 t), self-propelled belt loaders (up to 900 kg), fork lift truck (4 t), baggage carts (up to 1500 kg), combustion baggage tractors, electric baggage tractors.
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1AVGAS 100LL Olej: NIL Fuel: JET A-1AVGAS 100LL Oil: NIL
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	Stacja paliw lotniczych. Pojemność: AVGAS 100LL - 50000 L, JET A-1 - 50000 L. Cysterny: 4 x 42000 L. Fuel station. Capacity: AVGAS 100LL - 50000 L, JET A-1 - 50000 L. Tank trucks: 4 x 42000 L.
4	**Urządzenia do odladzania**	Agregat do odladzania Kiitokori EFI 2000 typu LHC - 3. Płyn do odladzania Clariant Safewing MP II Flight typ II.

		[1)] Turn pad marking for reference code D aircraft on THR 11 and for reference code C aircraft near APN 3. Lack of illuminated ID aircraft stand markings on APN 1 and APN 4. Lack of illuminated information markings on TWYs D1, D4, E1, E2, E3, E4. Lack of intermediate holding position lights on TWYs E1, E2, E3, E4. TWY A3 is provided with surface illumination and marking TOWING ONLY.

EPWR AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE
EPWR AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Dane o przeszkodach w Strefie 2 udostępnione są jedynie w postaci: zbioru danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD – cyfrowych danych o przeszkodach dla Strefy 2 (.csv). Dane te obejmują jedynie przeszkody przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.
Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.
Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami:
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/
https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.
Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.

Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.
Area 3 obstacle data: NIL.
Information on the above mentioned data sets can be found at:
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/
https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.
Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPWR AD 2.11 PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE
EPWR AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Nazwa powiązanego biura meteorologicznego** **Name of the associated meteorological office**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Wrocław - Strachowice. Meteorological Station Wrocław - Strachowice.
2	**Godziny pracy/Zastępcze biuro MET** **Hours of service/MET office outside hours**	H24
3	**Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności** **Office responsible for TAF preparation/ period of validity**	Biuro Prognoz Meteorologicznych Kraków. 24 HR Meteorological Forecasting Office Kraków. 24 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **Availability of the TREND forecasts/interval of issuance**	NIL
5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-71-358-1390 Telephone consultation. Phone: +48-71-358-1390
6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN

7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefon, internet. Phone, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Wrocław - Strachowice Tel.: +48-71-358-1390 Tel. kom.: +48-503-122-812 E-mail: lsm.strachowice@imgw.pl Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl Aeronautical Meteorological Station Wrocław - Strachowice Phone: +48-71-358-1390 Mobile: +48-503-122-812 E-mail: lsm.strachowice@imgw.pl Meteorological Forecasting Office Kraków Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPWR AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPWR AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR / Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progu i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
11	116.00°GEO	2503 x 45	RWY: PCN 65/F/B/X/T CONC/ASPH SWY: NIL	510631.69N 0165156.98E END: NIL 133.1	404.7 406.2

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni / nawierzchnia RWY i SWY Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR / Współrzędne końca drogi startowej / Undulacja geoidy progu (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progu i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/ nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/ non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
29	296.00°GEO	2503 x 45	RWY: PCN 65/F/B/X/T CONC/ASPH SWY: NIL	510556.26N 0165352.65E END: NIL 132.9	401.2 399.8

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY and SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	Lokalizacja/ opis systemu zatrzymywania statków powietrznych Location/ description of arresting system	OFZ
1	7	8	9	10	11	12	13
11	Patrz/See AD 2 EPWR 6-1	NIL	NIL	2623 x 300	240 x 120	NIL	NIL
29	Patrz/See AD 2 EPWR 6-1	NIL	NIL	2623 x 300	240 x 120	NIL	Tak/Yes

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Uwagi Remarks
1	14
11	2.12.5 - Współrzędne THR są jednocześnie współrzędnymi końca RWY. 2.12.5 - THR coordinates are at the same time RWY end coordinates.
29	2.12.5 - Współrzędne THR są jednocześnie współrzędnymi końca RWY. 2.12.5 - THR coordinates are at the same time RWY end coordinates.

EPWR AD 2.13 DŁUGOŚCI DEKLAROWANE
EPWR AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
11	2503	2503	2503	2503	NIL
11	2026	2026	2026	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY C

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
11	2003	2003	2003	NIL	INTERSECTION TAKE OFF TWY D4
29	2503	2503	2503	2503	NIL

Uwagi	Remarks
Wszystkie odległości mierzone zgodnie z GM 1 ADR.OPS.A.005 dokumentu AMC/GM do Rozporządzenia Komisji UE 139/2014.	All distances are measured according to GM1 ADR.OPS.A.005 documents AMC/GM to EU Commission Regulation 139/2014.

EPWR AD 2.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ
EPWR AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
11	SALS	420 m LIH	THR: G	NIL	PAPI 3° left	50 dla/ for B-737	NIL
29	ALPA-ATA CAT. II SFL	900 m LIH SFL 30 - 900 - CAT I SFL 300 - 900 - CAT II	THR: G	NIL	PAPI 3° left	53 dla/ for B-737	900 m

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/ Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
11	2503 m / 15 m	LIH FM 0 - 1600 m: W FM 1600 m - 2200 m: R/W FM 2200 m - 2503 m: R	2503 m / 60 m	LIH FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2503 m: Y	R	NIL
29	2503 m / 15 m	LIH FM 0 - 1600 m: W FM 1600 m - 2200 m: R/W FM 2200 m - 2503 m: R	2503 m / 60 m	LIH FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2503 m: Y	R	NIL

10	Uwagi	NIL
	Remarks	

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

1	**Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej** **ABN/IBN location, characteristics and hours of operation**	NIL
2	**Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru** **LDI location and LGT/Anemometer location and LGT**	LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10. LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3	**Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania** **TWY edge and centre line lighting**	1. Krawędziowe: TWY D1, D4, E1, E2, E3, E4. 2. Światła osi: A1, A2, B1, B2, B3, B4, C. 3. Światła osi: TWY D1 oraz D4 od osi RWY do poprzeczki zatrzymania. 4. Światła płaszczyzny do zawracania na RWY - THR 11. 5. Światła prowadzenia na stanowiska postojowe – na stanowiskach 1-6, 8-18, 51, 52. 1. Edge: TWYs D1, D4, E1, E2, E3, E4. 2. Centre line: TWYs A1, A2, B1, B2, B3, B4, C. 3. Centre line: TWYs D1 and D4 from RWY to stop bar. 4. Runway turn pad lighting - THR 11. 5. Aircraft stand manoeuvring guidance lights – on stands 1-6, 8-18, 51, 52.
4	**Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania** **Secondary power supply/Switch over time**	Zasilanie rezerwowe dla wszystkich świateł na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (poniżej 1 SEC). Secondary power supply for all lights at the aerodrome. Switch-over time uninterruptible (less than 1 SEC).
5	**Uwagi** **Remarks**	Światła zamkniętych dróg kołowania. Światła wjazdu na RWY zlokalizowane na osi TWY A1, C, D1, D4 - światła stałe koloru zielonego. Lights of closed TWYs. Lights of entry on RWY located on centre line of TWYs A1, C, D1, D4 - permanent green lights.

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

1	**Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO** **Undulacja geoidy** **Coordinates of TLOF or THR of FATO** **Geoid undulation**	NIL
2	**Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft)** **TLOF and/or FATO elevation (ft)**	NIL
3	**Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie** **TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking**	NIL
4	**Azymuty geograficzne FATO** **TRUE BRGs of FATO**	NIL
5	**Rozporządzalne długości deklarowane** **Declared distances available**	NIL
6	**Światła podejścia i światła FATO** **Approach and FATO lighting**	NIL

7	**Uwagi** **Remarks**	Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 2.22.4. Procedures for helicopters: see point 2.22.4.

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

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice Pionowe Vertical Limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign and language(s)	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude (AMSL)	Godziny aktywności Hours of applicability	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
WROCŁAW/Strachowice CTR Linia łącząca następujące punkty: The line joining the following points: 510601N 0163352E 511411N 0163928E 510533N 0170842E 505738N 0170240E 510601N 0163352E	2100 ft GND	D	WROCŁAW WIEŻA 120.255 MHz PL WROCŁAW TOWER 120.255 MHz EN	6500 ft	Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Zgodnie z godzinami pracy służb ATC. Accordance with the ATC working hours.	NIL

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
APP POZNAŃ	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	128.925	NIL	NIL	H24	NIL
APP POZNAŃ	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	123.040	NIL	NIL	H24	NIL
ATIS	-	124.330	NIL	NIL	H24	NIL
TWR	WROCŁAW GROUND	121.805	NIL	NIL	0600-2300 (0500-2200)	NIL
TWR WROCŁAW	WROCŁAW WIEŻA WROCŁAW TOWER	120.255	NIL	NIL	H24	NIL

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

Na wszystkich kierunkach RWY wyznaczone zostały taktyczne punkty do wykonania krótszych podejść niestandardowych. Dla dolotów na RWY 11 - REP WR602 (RNP) oraz REP WR492 (VOR), dla dolotów na RWY 29 - REP WR702 (ILS i RNP) oraz REP WR392 (VOR). Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrznego.

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

3.1 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

3.1.1 PROCEDURA OGÓLNA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH PODCZAS WYKONYWANIA LOTÓW INNYCH NIŻ WEDŁUG STAR

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazanym przez ATC poziomie do DVOR/DME WCL. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3800 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 29 (VOR y RWY 29), po czym wykonać podejście i lądowanie na najdogodniejszej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).

Zakazuje się wykonywania podejścia z widocznością z północnym kręgiem na kierunek RWY 29.

3.1.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG SID

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID. Po 3 minutach 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.

3.1.3 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW WYKONYWANYCH WEDŁUG STAR

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

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

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

c. W przypadku gdy STAR nie został przydzielony, ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL. Następnie wykonać podejście (według VOR Y RWY 29) i lądowanie. Zniżanie należy

On all RWY directions tactical points for shorter non-standard approaches are established: for RWY 11 arrivals - REP WR602 (RNP) and REP WR492 (VOR), for RWY 29 arrivals - REP WR702 (ILS and RNP) and REP WR392 (VOR). These points may be used only upon request/approval of the flight crew.

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

3.1 COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

3.1.1 GENERAL PROCEDURES FOR ARRIVING AIRCRAFT DURING FLIGHTS OTHER THAN STARs

Set the transponder to code 7600 and continue the flight at the last level assigned by ATC to DVOR/DME WCL. Overhead the DVOR descend to an altitude of 3800 ft, execute an IFR approach to RWY 29 (VOR y RWY 29) and land on the most convenient RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

It is forbidden to execute a visual approach to RWY 29 involving a northern circling.

3.1.2 COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE WHEN CONDUCTING A SID

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

3.1.3 COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE WHEN CONDUCTING A STAR

AIRCRAFT APPROVED FOR RNAV 1 (P-RNAV) OPERATIONS:

a. If a STAR was assigned and the flight crew approved it, set the transponder to code 7600, continue the flight according to the FPL and the assigned STAR, then execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be carried out after 2 minutes from setting the transponder to code 7600 in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

b. If a STAR was assigned, the flight crew approved it and the vectoring was initiated, set the transponder to code 7600 and continue the flight for 2 minutes (from setting the transponder to code 7600) on the assigned heading and at the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Then continue the flight directly to the FAF/FAP and execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be carried out in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

c. If no STAR was assigned, set the transponder to code 7600, continue the flight according to the FPL. Then execute a (VOR Y RWY 29) approach and land. The descent shall be carried out after 2 minutes from setting the transponder to code 7600 in accordance with the vertical restrictions specified on the charts.

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

EPZG - ZIELONA GÓRA/Babimost

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	520819N 0154755E środek RWY 06/24. centre of RWY 06/24.
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	34 km (18,3 NM), BRG 045°GEO. 34 km (18.3 NM), BRG 045°GEO.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	194 ft / 27.7°C
4	**Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska** **Geoid undulation at AD ELEV PSN**	125 ft
5	**Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka** **MAG VAR/Annual Change**	5° E (2020) / 10' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Polskie Porty Lotnicze S.A. Port Lotniczy Zielona Góra - Babimost ul. Szkolna 23 66-111 Nowe Kramsko Dyrektor Portu: +48-68-351-2300 Dyżurny Portu: +48-603-958-023 (kom.) Port: +48-68-351-2729 (faks) E-mail: sekretariatieg@ppl.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Polish Airports Port Lotniczy Zielona Góra - Babimost ul. Szkolna 23 66-111 Nowe Kramsko Airport manager: +48-68-351-2300 Airport Duty Officer (mobile): +48-603-958-023 Airport (fax): +48-68-351-2729 E-mail: sekretariatieg@ppl.pl
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	Polskie Porty Lotnicze S.A. ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Tel.: +48-22-650-1000 Faks: +48-22-650-1703 TWR PAŻP: Tel.: +48-22-574-7705 E-mail: twr.zielonagora@pansa.pl AFS: EPZGZTZX Polish Airports ul. Żwirki i Wigury 1

6	**Dokumentacja i stosowane języki** **Flight documentation/language(s) used**	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, mapy. PL, EN METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, VAA, charts. PL, EN
7	**Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie** **Charts and other information available for briefing or consultation**	SIGWX Wiatr/temperatura: od FL 50 do FL 530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL 50 up to FL 530. Radar data. Satellite images. PERUN Lightning Detection System.
8	**Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji** **Supplementary equipment available for providing information**	Telefon, internet Phone, internet.
9	**Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET** **ATS units provided with MET information**	TWR
10	**Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)** **Additional information (limitation of services, etc.)**	RVR - tylko na żądanie TWR. Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Tel.: +48-68-351-2248 Tel. kom.: +48-503-122-810 E-mail: lsm.babimost@imgw.pl Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Tel. kom.: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl RVR - at the request of TWR only. Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-68-351-2248 Mobile: +48-503-122-810 E-mail: lsm.babimost@imgw.pl Meteorological Forecasting Office in Kraków Phones: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152 Mobile: +48-503-112-150 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPZG AD 2.12 CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ
EPZG AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS