

EPMI	AD 4.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
		EPMI - MIROŚLAWIEC	

EPMI	AD 4.2	DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
------	--------	--	--

1.	ARP - współrzędne i lokalizacja 53 23 42 N 016 04 58 E - Środek RWY 12/30.	ARP - coordinates and site at AD 53 23 42 N 016 04 58 E - Centre of RWY 12/30.
2.	Odległość, kierunek od miasta 5 km na północ od miasta Mirosławiec.	Direction and distance from city 5 km north of Mirosławiec city.
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 495 ft/22.0°C	Elevation/Reference temperature 495 ft/22.0°C
4.	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 112 ft	Geoid undulation at AD ELEV PSN 112 ft
5.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 5°E (2021)/10°E	MAG VAR/Annual change 5°E (2021)/10°E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej Dowódca 12. Bazy Bezzałogowych Statków Powietrznych Jednostka Wojskowa 4338 78-650 Mirosławiec Dowódca: +48-261-525-111 Dowódca: +48-261-525-920 (faks) AFS: EPMIZTSM - MIL TWR AFS: EPMIZAZM - MIL APP AFS: EPMIZPZM - MIL ARO	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address Commander of 12th Unmanned Aerial Vehicles Base Military Unit No. 4338 78-650 Mirosławiec Commander: +48-261-525-111 Commander (fax): +48-261-525-920 AFS: EPMIZTSM - MIL TWR AFS: EPMIZAZM - MIL APP AFS: EPMIZPZM - MIL ARO
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi +48-261-525-112 - MIL TWR +48-261-525-583 - MIL APP +48-261-525-113 - MIL ARO +48-261-525-919 - MIL ARO (faks)	Remarks +48-261-525-112 - MIL TWR +48-261-525-583 - MIL APP +48-261-525-113 - MIL ARO +48-261-525-919 - MIL ARO (fax)

EPMI	AD 4.3	GODZINY PRACY (UTC ¹⁾)	OPERATIONAL HOURS (UTC ¹⁾)
------	--------	------------------------------------	--

1.	Zarządzający lotniskiem MON-THU 0600-1430 (0500-1330) FRI 0600-1200 (0500-1100) Oficer Dyżurny - H24. Dyżurny Logistyki Lotniska - H24.	Aerodrome Administration MON-THU 0600-1430 (0500-1330) FRI 0600-1200 (0500-1100) Duty Officer - H24. Aerodrome Duty Logistics Officer - H24.
2.	Służby celne oraz imigracyjne NIL	Customs and immigration NIL

3.	Służby medyczne i sanitarne H24	Health and sanitation H24
4.	Służba Informacji Lotniczej NIL	AIS NIL
5.	Biuro Odpraw Załóg H24	ATS Reporting Office (ARO) H24
6.	Biuro odpraw MET H24	MET briefing Office H24
7.	ATS H24 APP: MON 0700-FRI 1900 (MON 0600-FRI 1800) lub w innym czasie po uzgodnieniu z zarządzającym.	ATS H24 APP: MON 0700-FRI 1900 (MON 0600-FRI 1800), or at other times by arrangement with AD administration.
8.	Tankowanie Po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym.	Fuelling After prior consultation with the aerodrome management.
9.	Obsługa naziemna Po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym.	Handling After prior consultation with the aerodrome management.
10.	Ochrona Po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym.	Security After prior consultation with the aerodrome management.
11.	Odladzanie NIL	De-icing NIL
12.	Uwagi 1) - patrz MIL GEN 2.1.	Remarks 1) - see MIL GEN 2.1.

EPMI AD 4.4	SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
--------------------	--	---

1.	Środki załadowcze Podnośniki widłowe - 2 (8 t, 2 t).	Cargo-handling facilities Fork lift trucks - 2 (8 t, 2 t).
2.	Rodzaje paliwa i oleju F-34	Fuel/Oil types F-34
3.	Urządzenia do tankowania/Pojemność 3 cysterny - 2 x 33000 L, 1 x 27000 L.	Fuelling facilities/Capacity 3 tank trucks - 2 x 33000 L, 1 x 27000 L.
4.	Urządzenia do odladzania NIL	De-icing facilities NIL
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych Po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym.	Hangar space for visiting aircraft After prior consultation with the aerodrome management.
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych NIL	Repair facilities for visiting aircraft NIL
7.	Uwagi Tlen w stanie gazowym. 4.4.3 - Po wcześniejszym uzgodnieniu z zarządzającym (do 20000L). Powyżej 20000L po wcześniejszym uzgodnieniu z 21. BLT (tel. +48-261-532-816, 261-532-813).	Remarks Oxygen (gas). 4.4.3 - After prior consultation with the aerodrome management (up to 20000L). Above 20000L after prior consultation with the 21. Tactical Air Base (phone: +48-261-532-816, 261-532-813).

EPMI	AD 4.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
1.	Hotele Hotele w miejscowości Walcz, Tuczno, Czaplinek, Łowicz Walecki.	Hoteles Hotels at Walcz, Tuczno, Czaplinek, Łowicz Walecki towns.	
2.	Restauracje Restauracje w mieście.	Restaurants City restaurants.	
3.	Środki transportu Samochód dla załogi z lotniska do m. Mirosławiec. Możliwość zamówienia autobusu.	Transportation Car for crew from the aerodrome to Mirosławiec city. Bus rental possible.	
4.	Pomoc medyczna Na lotnisku pierwszy poziom pomocy medycznej. Szpital w miejscowości Walcz.	Medical facilities First level of medical aid at the aerodrome. Hospital in Walcz city.	
5.	Usługi bankowe i pocztowe W mieście.	Bank and Post office In the city.	
6.	Informacja turystyczna W mieście.	Tourist office In the city.	
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL	

EPMI	AD 4.6	SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWOŻAROWE	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej A3 (Kategoria ICAO). MON 0700-FRI 1900 (MON 0600-FRI 1800) A2 (ICAO) FRI 1900-MON 0700 (FRI 1800-MON 0600)	Aerodrome category for fire fighting A3 (ICAO Category). MON 0700-FRI 1900 (MON 0600-FRI 1800) A2 (ICAO) FRI 1900-MON 0700 (FRI 1800-MON 0600)	
2.	Wyposażenie ratownicze Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 3 ochrony przeciwpożarowej.	Rescue equipment Rescue equipment conforming with ICAO requirements for fire fighting category 3.	
3.	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych Holownik Wodzidla do Su-22 i TS-11.	Capability for removal of disabled aircraft Towing machine Guide bars (Su-22 and TS-11).	
4.	Uwagi Podniesienie kategorii ppoż. po uzgodnieniu z zarządzającym. Możliwość podniesienia do kategorii A6 po uprzednim złożeniu zamówienia u zarządzającego lotniskiem: - MON - TUE: na 96 HR przed planowanymi działaniami lotniczymi, - WED - FRI: na 72 HR przed planowanymi działaniami lotniczymi.	Remarks Raising the fire fighting category after consultation with the AD Administration. Possibility to raise fire fighting category A6 after making prior request to the AD Administration: - MON - TUE: 96 HR before the planned air operations, - WED - FRI: 72 HR before the planned air operations.	

EPMI AD 4.7 SEZONOWA DOSTĘPNOŚĆ LOTNISKA I OCZYSZCZANIE		SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING
1.	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania zgarniacz wirnikowy śniegu - 2, odkurzacz lotniskowy - 2, oczyszczarka lotniskowa - 3, pląg śnieżny - 6, polewarko-zmywarka - 2, rozsypywarka - 1, spycharko-ladowarka - 1.	Types of clearing equipment rotor snow blower - 2, aerodrome cleaner - 2, runway sweeper- 3, snow plough - 6, sprayer - 2, spreader - 1, dozer/loader - 1.
2.	Kolejność oczyszczania RWY, drogi kołowania, płyty postojowe.	Clearance priorities RWY, TWYs, APNs.
3.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPMI AD 4.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA		APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/ POSITIONS DATA
--	--	--

1.	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych APN A - CONC, PCN 52 R/B/W/T APN B - CONC, PCN 52 R/B/W/T APN C - CONC, PCN 52 R/B/W/T	Designation, surface and strength of aprons APN A - CONC, PCN 52 R/B/W/T APN B - CONC, PCN 52 R/B/W/T APN C - CONC, PCN 52 R/B/W/T
2.	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania TWY A - 12.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY B - 12.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY C - 12.0 m, CONC, PCN 52 R/C/W/T TWY D - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/C/W/T TWY E - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY F - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/C/W/T TWY G1 - 12.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY G2 - 12.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY G3 - 12.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY G4 - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY H - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/C/W/T TWY I - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/C/W/T TWY J - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/C/W/T TWY K - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY L - 10.0 m, CONC, PCN 52 F/B/W/T TWY M - 10.0 m, CONC, PCN 52 F/B/W/T	Designation, width, surface and strength of taxiways TWY A - 12.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY B - 12.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY C - 12.0 m, CONC, PCN 52 R/C/W/T TWY D - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/C/W/T TWY E - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY F - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/C/W/T TWY G1 - 12.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY G2 - 12.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY G3 - 12.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY G4 - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY H - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/C/W/T TWY I - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/C/W/T TWY J - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/C/W/T TWY K - 10.0 m, CONC, PCN 52 R/B/W/T TWY L - 10.0 m, CONC, PCN 52 F/B/W/T TWY M - 10.0 m, CONC, PCN 52 F/B/W/T
3.	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza NIL	Location and elevation of altimeter checkpoints NIL
4.	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR NIL	Location of VOR checkpoints NIL

5.	Pozycja punktów kontroli wskazań INS NIL	Position of INS checkpoints NIL
6.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPMI AD 4.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	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 Wojskowe oznakowanie poziome, żółte. ¹⁾	Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands Military yellow markings. ¹⁾
2.	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania Oznakowanie poziome i światła RWY, TWY.	RWY and TWY markings and lights RWYs' and TWYs' markings and lights.
3.	Poprzeczki zatrzymania Znaki poziome na TWY.	Stop bars Markings on the TWY.
4.	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY NIL	Other RWY protection measures NIL
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPMI AD 4.10	PRZESZKODY LOTNISKOWE	AERODROME OBSTACLES
---------------------	------------------------------	----------------------------

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/ Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
12/APCH	Wzniesienie terenu z antenami ILS/ Terrain height with ILS antennae	53 24 14.9 N	016 03 39.1 E	7	506	NIE/TAK, NO/YES
12/APCH	Las/Forest	53 24 26.4 N	016 03 14.6 E	69	565	NIE/NIE, NO/NO
12/APCH	Wieża/Tower	53 25 43.1 N	016 01 01.1 E	165	745	TAK/TAK, YES/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/ Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Wieża - Hanki/Tower - Hanki	53 19 18.7 N	016 09 01.1 E	217	624	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża - Łowicz Walecki/Tower - Łowicz Walecki	53 20 01.4 N	016 01 32.9 E	312	768	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża GSM-Łowicz Walecki 1/GSM Łowicz Walecki 1 antenna	53 20 04.6 N	016 01 46.8 E	204	581	TAK/TAK, YES/YES

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
RWY/ Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
	Wieża - Mirosławiec/Tower - Mirosławiec	53 20 08.5 N	016 05 30.4 E	171	512	NIE/NIE, NO/NO
	Wieża - Mirosławiec 1/Tower - Mirosławiec 1	53 20 49.1 N	016 04 46.4 E	220	611	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża - Mirosławiec 2/Tower - Mirosławiec 2	53 20 55.7 N	016 05 07.5 E	197	578	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża - Kalinówka/Tower - Kalinówka	53 21 00.1 N	016 06 42.8 E	174	542	NIE/TAK, NO/YES
	Hangar techniczny/Technical hangar	53 23 08.5 N	016 05 41.8 E	53	525	NIE/TAK, NO/YES
	Budynek z masztem/Building with mast	53 23 20.4 N	016 05 19.5 E	69	558	NIE/TAK, NO/YES
	Antena ścieżki zniżania ILS/ILS GP antenna	53 23 22.4 N	016 05 33.0 E	53	542	TAK/TAK, YES/YES
	Antena GCA MTI/GCA MTI antenna	53 23 26.2 N	016 05 22.9 E	19	506	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża GSM-Nowe Łaski/GSM Nowe Łaski antenna	53 23 30.9 N	016 07 53.2 E	161	644	TAK/TAK, YES/YES
	Wieża AVIA-W/AVIA-W tower	53 23 31.7 N	016 04 15.9 E	92	598	NIE/TAK, NO/YES
	Antena GCA/GCA antenna	53 23 38.6 N	016 04 53.1 E	21	516	NIE/TAK, NO/YES
	Antena GCA MTI/GCA MTI antenna	53 23 58.9 N	016 04 04.1 E	21	505	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża - Wierzchowo/Tower - Wierzchowo	53 27 54.4 N	016 06 09.7 E	210	667	NIE/TAK, NO/YES

Uwagi	Remarks
1. Brak danych o rodzaju i kolorze oświetlenia dla publikowanych w pkt. AD 4.10 przeszkód oraz w cyfrowym zbiorze danych o przeszkodach lotniczych – patrz www.ais.pansa.pl/eTOD .	1. No data available on the type and colour of obstacle lighting for obstacles published at item AD 4.10 and in the Obstacle Data Set – see www.ais.pansa.pl/eTOD .
2. Publikowane informacje o przeszkodach lotniczych w strefie 2 dotyczą jedynie przeszkód, które przebijają powierzchnie ograniczające (OLS).	2. The published information on Area 2 obstacles covers only obstacles penetrating the Obstacle Limitation Surfaces (OLS).
3. Przeszkody w strefie 3 – NIL.	3. Area 3 obstacles – NIL.

EPMI AD 4.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
--------------	---------------------------------------	-------------------------------------

1.	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego Lotniskowe Biuro Meteorologiczne	Name of the associated meteorological office Aerodrome MET Office
2.	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET H24/Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP.	Hours of service/MET Office outside hours H24/Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces.
3.	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności Lotniskowe Biuro Meteorologiczne/9 HR.	Office responsible for TAF preparation/Periods of validity Aerodrome MET Office/9 HR.

4.	Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami Lotnicze dla rejonu lotniska/12 HR TAF/3 HR.	Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance Aerodrome forecast/12 HR TAF/3 HR.
5.	Odprawy przedstartowe Konsultacje osobiste.	Briefing and consultation provided Personal consultation.
6.	Dokumentacja i stosowane języki Pl.	Flight documentation/Language(s) used Pl.
7.	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, mapa istotnych zjawisk pogody, TAF, METAR.	Charts and other information available for briefing or consultation Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL, TAF, METAR.
8.	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji Internet, telefon, faks.	Supplementary equipment available for providing information Internet, phone, fax.
9.	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET MIROSLAWIEC TWR, MIROSLAWIEC APP.	ATS units provided with MET information MIROSLAWIEC TWR, MIROSLAWIEC APP.
10.	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.) Lotniskowe Biuro Meteorologiczne: +48-261-525-591 +48-261-525-803 (faks) E-mail: lbm.miroslawiec@ron.mil.pl	Additional information (limitation of services, etc.) Aerodrome MET Office: +48-261-525-591 +48-261-525-803 (fax) E-mail: lbm.miroslawiec@ron.mil.pl

EPMI AD 4.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ	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 progru (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progru i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
12	125.000°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 52 R/B/W/T. CONC/ASPH	53 24 05.09 N 016 04 02.63 E 111.9	493.4 485.6
30	305.000°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 52 R/B/W/T. CONC/ASPH	53 23 19.16 N 016 05 53.26 E 111.9	491.5 492.1

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY/ Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
12	0.1%	150 x 45	400 x 350	3250 x 345	NIL	NIL
30	0.1%	150 x 45	350 x 350	3250 x 345	NIL	NIL

Uwagi	Remarks
System hamujący BAK-12, lina: odległość od THR 12 - 450 m, od THR 30 - 402 m. Aktywny na żądanie po uprzednim zgłoszeniu 72 godziny wcześniej i uzyskaniu akceptacji przez zarządzającego lotniskiem.	BAK-12 braking system, cable: 450 m FM THR 12, 402 m FM THR 30. It is activated on request after prior notification 72 HR earlier and obtaining approval from the aerodrome administrator.
12) - NIL	12) - NIL
30) - NIL	30) - NIL

EPMI AD 4.13	DŁUGOŚCI DEKLAROWANE	DECLARED DISTANCES
--------------	----------------------	--------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
12	2500	2900	2650	2500
30	2500	2850	2650	2500

EPMI AD 4.13.1	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI TORA, TODA I ASDA DLA PROCEDUR "INTERSECTION TAKE OFF"	DECLARED DISTANCES TORA, TODA AND ASDA FOR "INTERSECTION TAKE OFF" PROCEDURES
----------------	---	---

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)
1	2	3	4	5
30	B	2000	2350	2150
12	E	2300	2700	2450
12	C	2000	2400	2150

EPMI AD 4.14	ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
--------------	-------------------------------------	------------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ LEN (m)
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN (m) INTST	Kolor świateł progów THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
12	SALS	420 LIH	G	NIL	NIL	NIL	NIL
30	CALVERT SFL	900	G	NIL	3° left	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT LEN (m) Kolor/Colour
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN (m) Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
12	NIL	NIL	NIL	W Ostatnie / last 600 m: W/Y LIH	R	150 W
30	NIL	NIL	NIL	W Ostatnie / last 600 m: W/Y LIH	R	150 W

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPMI	AD 4.15	INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
------	---------	-----------------------------------	--

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej 925 m FM THR 30 - "NA" Na polecenie TWR.	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation 925 m FM THR 30 - "NA" On instruction from TWR.
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru NIL	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT NIL
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania Krawędziowe - niebieskie./NIL	TWY edge and centre line lighting Edge - blue./NIL
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania Dostępne/3 min.	Secondary power supply/Switch over time Available/3 min.
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPMI	AD 4.16	STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW	HELICOPTER LANDING AREA
------	---------	-----------------------------	-------------------------

1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy NIL	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation NIL
2.	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft) NIL	TLOF and/or FATO elevation (ft) NIL
3.	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie NIL	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking NIL
4.	Azymuty geograficzne FATO NIL	True BRGs of FATO NIL
5.	Rozporządzalne długości deklarowane NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPMI AD 4.17	PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	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 Language(s)
1	2	3	4
MCTR MIROSLAWIEC (EPMI) Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 34 00 N 015 56 31 E 53 23 11 N 015 43 21 E 53 10 10 N 016 14 30 E 53 21 33 N 016 27 19 E 53 34 00 N 015 56 31 E	2500 ft GND	[D]	Mirowsławiec PRECYZYJNY (118.575 MHz) PL Mirowsławiec PRECISION (118.575 MHz) EN Mirowsławiec WIEŻA (128.475 MHz) PL Mirowsławiec TOWER (128.475 MHz) EN Mirowsławiec PRECYZYJNY (234.075 MHz) (UHF) PL Mirowsławiec PRECISION (234.075 MHz) (UHF) EN Mirowsławiec WIEŻA (264.875 MHz) (UHF) PL Mirowsławiec TOWER (264.875 MHz) (UHF) EN

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPMI AD 4.18	URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	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 ¹)
1	2	3	4	5	6
PAR	Mirowsławiec PRECYZYJNY Mirowsławiec PRECISION	118.575	-	-	Po uzgodnieniu z zarządzającym./After arrangement with AD administration.
PAR	Mirowsławiec PRECYZYJNY Mirowsławiec PRECISION	234.075 (UHF)	-	-	Po uzgodnieniu z zarządzającym./After arrangement with AD administration.
APP	Mirowsławiec ZBLIŻANIE Mirowsławiec APPROACH	126.575	-	-	MON 0700 - FRI 1900 (MON 0600 - FRI 1800) lub w innym czasie po uzgodnieniu z zarządzającym./at other times by arrangement with AD administration.
APP	Mirowsławiec ZBLIŻANIE Mirowsławiec APPROACH	234.875 (UHF)	-	-	MON 0700 - FRI 1900 (MON 0600 - FRI 1800) lub w innym czasie po uzgodnieniu z zarządzającym./at other times by arrangement with AD administration.

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 1)
1	2	3	4	5	6
TWR	Mirosławiec WIEŻA Mirosławiec TOWER	128.475	-	-	H24
TWR	Mirosławiec WIEŻA Mirosławiec TOWER	264.875 (UHF)	-	-	H24

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPMI AD 4.19	RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA	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/kanal Frequency/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	IMI	CH46X	H24	53 23 22.4 N 016 05 33.0 E	180 m AMSL	NIL
ILS GP	-	330.800 MHz	H24	53 23 22.4 N 016 05 33.0 E	---	0.1295 km S FM RCL, 0.373 km W FM THR 30 wzdłuż RWY RCL. 0.1295 km S FM RCL, 0.373 km W FM THR 30 along RCL. RDH: 52 ft GP 3.0°
ILS LOC (5°E/Jan 21) CAT. I	IMI	110.900 MHz	H24	53 24 14.9 N 016 03 39.1 E	---	RWY 30 301°, 0.53 km FM THR 12.
NDB	NA	297.000 kHz	Na polecenie TWR. On instruction from TWR.	53 23 02.1 N 016 06 34.4 E	---	NIL
TACAN	TMI	CH100Y	H24	53 24 05.9 N 016 04 17.8 E	---	NIL

8	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	NIL
----------	--	-----

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPMI AD 4.20	LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE	LOCAL AERODROME REGULATIONS
---------------------	------------------------------------	------------------------------------

4.20.1 **Zamiar wykonania operacji lotniczej**

An intention to conduct an air traffic operation

Zamiar wykonania operacji lotniczej należy zgłosić formularzem PRIOR PERMISSION REQUIRED (PPR) REQUEST FORM FOR EPMI 72 HR przed wykonaniem planowanej operacji lotniczej.

Formularz PPR dostępny jest na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem:
https://12bbsp.wp.mil.pl/u/PPR_EPMI.pdf
Formularz należy przesłać na EPMI ARO:
e-mail: 12bbsp.aro_epmi@ron.mil.pl

4.20.2 Wnioski o zezwolenie

Zasady udzielania zezwolenia na lądowanie cywilnych, krajowych i zagranicznych oraz wojskowych statków powietrznych zostały określone w rozdziale MIL AD 1.1 DOSTĘPNOŚĆ I WARUNKI WYKORZYSTANIA LOTNISK/ LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW.

Niezależnie od uzyskania zgody wymagane jest zgłoszenie zamiaru wykonania operacji lotniczej zgodnie z punktem 4.20.1. Uzgodnienia dotyczące wykonywania lotów z lotniska, obsługi, tankowania, ochrony statku powietrznego tylko z zarządzającym lotniskiem.

4.20.3 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

4.20.3.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

4.20.3.1.1

Procedury prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności (LVP) na lotnisku MIROŚLAWIEC mają zastosowanie wyłącznie dla odlotów statków powietrznych.

Decyzję o rozpoczęciu przygotowań, wprowadzeniu, zawieszeniu oraz odwołaniu LVP na lotnisku podejmuje kontroler TWR. Procedury LVP nie obowiązują w sytuacjach kryzysowych.

UWAGA

Procedury LVP nie są wdrażane, gdy prowadzona jest akcja odśnieżania lotniska. Rozpoczęcie odśnieżania wiąże się z koniecznością odwołania LVP.

An intention to conduct an air traffic operation shall be notified by means of PRIOR PERMISSION REQUIRED (PPR) REQUEST FORM FOR EPMI 72 HR in advance of the planned operation.

The PPR form is available at the AD Administrator's website:
https://12bbsp.wp.mil.pl/u/PPR_EPMI.pdf
The form should be sent to the EPMI ARO:
e-mail: 12bbsp.aro_epmi@ron.mil.pl

Applications for permission

Rules of granting permission for landing of domestic and foreign civil aircraft and military aircraft have been specified in MIL AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE.

Irrespective of permission, an intention to conduct an air operation is required to be notified in accordance with point 4.20.1. Consultations regarding flights from the aerodrome, handling service, fuelling, protection of aircraft - only with the AD management.

LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVPs)

GENERAL PROVISIONS

Procedures for carrying out low visibility operations (LVPs) at MIROŚLAWIEC aerodrome are applicable only to departures of aircraft.

A decision to commence the preparation, introduce, suspend or terminate the LVPs at the aerodrome is issued by the TWR controller. LVPs shall not be applied for emergency situations.

NOTE

LVP procedures shall not be implemented during aerodrome snow removal. The beginning of the snow removal requires LVPs to be terminated.

4.20.3.1.2 Po analizie planowanej sytuacji ruchowej (brak planowanych odlotów statków powietrznych), w celu umożliwienia swobodnego poruszania się pojazdów po polu manewrowym lotniska, kontroler TWR może odstąpić od wprowadzenia LVP. Operacje LVP na lotnisku MIROŚLAWIEC są możliwe w dzień i w nocy, pod warunkiem, że światła krawędziowe RWY, światła końca RWY oraz światła krawędziowe TWY są sprawne i włączone.

4.20.3.2 KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP

4.20.3.2.1 Faza przygotowania do LVP

4.20.3.2.1.1 Przygotowanie do wprowadzenia LVP rozpoczyna się, jeżeli wartość VIS zmniejszy się do 1200 m (RVR - 800 m) z tendencją do obniżania.

4.20.3.2.1.2 MIROŚLAWIEC TWR nakazuje wycofanie się pojazdów i osób poza pole manewrowe i jego sąsiedztwo za wyjątkiem pojazdów bezpośrednio zaangażowanych, tj. DLL (pojazdy dyżurnego logistyka lotniska), DTL (pojazdy dyżurnego technika lotniska).

4.20.3.2.1.3 W przypadku zatrzymania tendencji pogarszania się warunków meteorologicznych przy wzroście VIS powyżej 1200 m z tendencją wzrostową, kontroler TWR podejmuje decyzję o odwołaniu procedury przygotowania do wprowadzenia LVP.

4.20.3.2.2 Wprowadzenie LVP

4.20.3.2.2.1 Wprowadzenie LVP następuje, gdy wartość VIS zmniejszy się do 800 m (RVR - 550 m) lub mniej.

4.20.3.2.2.2 Kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych oraz pojazdy na polu manewrowym o wprowadzeniu operacji LVP poprzez dwukrotne nadanie drogą radiową (na kanale FM) oraz na częstotliwości MIROŚLAWIEC TWR 128,475 MHz komunikatu o treści:

„DO WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH! OGŁASZAM WPROWADZENIE PROCEDUR DLA OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVP”.

„DO ODWOŁANIA OBOWIĄZUJĄ OGRANICZENIA W DOSTĘPIE DO POLA MANEWROWEGO”.

After examination of the planned traffic situation (no planned departures of aircraft), to enable free movement of vehicles on manoeuvring area, the TWR controller may withdraw from the introduction of LVPs. LVPs at MIROŚLAWIEC aerodrome may be performed during day and night, provided that the RWY edge lights, RWY end lights and TWY edge lights are working and switched on.

CRITERIA FOR THE INITIATION AND TERMINATION OF LVP

The LVP preparation phase

Preparation for introducing LVP shall be initiated when the VIS value decreases to 1200 m (RVR - 800 m) with a tendency to lower levels.

MIROŚLAWIEC TWR requires withdrawal of vehicles and persons from the manoeuvring area and its vicinity except for vehicles directly involved, i.e. DLLs (Duty Logistics Officer vehicles), DTLs (Duty Aerodrome Technician vehicles).

In the case the tendency towards deterioration of meteorological conditions is halted with the increase of VIS to 1200 m or more with a increasing tendency, the TWR controller shall take the decision on termination of the procedure for preparation for introducing LVP.

Introduction of LVP

LVP operations shall be commenced when the VIS falls at 800 m (RVR - 550 m) or less.

The TWR controller informs the aircraft crews and vehicles on the manoeuvring area on introduction of LVP through double-issuing a message via radio (on a FM frequency) and on frequency of MIROŚLAWIEC TWR 128.475 MHz with a content as follows:

“TO ALL CONCERNED! I ANNOUNCE INTRODUCTION OF LOW VISIBILITY PROCEDURES”.

“LIMITATIONS IN THE AVAILABILITY OF THE MANOEUVRING AREA ARE IN EFFECT UNTIL REVOCATION”.

4.20.3.2.2.3 Kontroler TWR wydaje zezwolenia na kołowanie i start w taki sposób, aby w danym czasie na polu manewrowym poruszał się tylko jeden statek powietrzny, a kołowanie statków powietrznych dozwolone jest jedynie w asyście pojazdu FOLLOW ME.

4.20.3.2.2.4 W czasie trwania LVP zabrania się wykonywania odlotów z pośredniej części RWY.

UWAGA

W trakcie obowiązywania LVP zabrania się poruszania na polu manewrowym śmigłowców na płozach.

4.20.3.2.3 Zawieszenie LVP

Kontroler TWR zawiesza obowiązywanie LVP w przypadkach:

- a) gdy aktualna wartość widzialności (VIS) spadnie poniżej 400 m;
- b) utraty łączności ze statkiem powietrznym lub pojazdem znajdującym się na polu manewrowym;
- c) stwierdzenia utraty orientacji przez załogę statku powietrznego lub kierującego pojazdem podczas ruchu po polu manewrowym;
- d) stwierdzenia awarii oświetlenia nawigacyjnego;
- e) zaistnienia konieczności wjazdu w pole manewrowe służb technicznych lotniska celem usunięcia awarii mającej istotny wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych;
- f) uzyskania informacji o wystąpieniu lub prawdopodobieństwie wystąpienia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem lub ptakiem;
- g) zaistnienia konieczności wjazdu na pole manewrowe pojazdów uczestniczących w akcji ratowniczej;

W przypadku podjęcia decyzji o zawieszeniu LVP, kontroler TWR informuje o tym fakcie załogi statków powietrznych. W czasie, gdy LVP są zawieszane, kontroler TWR nie wydaje zezwoleń na starty oraz ruch statków powietrznych po polu manewrowym.

4.20.3.2.4 Odwołanie LVP

4.20.3.2.4.1 Odwołanie LVP następuje, gdy wartość VIS wzrośnie powyżej 800 m (RVR - 550 m) z tendencją rosnącą.

The TWR controller shall give permissions for taxiing and take-offs in a way so that only one aircraft is moving in the manoeuvring area in a given time and aircraft taxiing is permissible in the FOLLOW ME assistance only.

During LVPs, take-offs from the intermediate part of RWY are forbidden.

NOTE

During LVPs, movement of skid-fitted helicopters in the manoeuvring area is forbidden.

Suspension of LVP

The TWR controller suspends LVPs when:

the actual VIS value falls below 400 m;

there is loss of communication with aircraft or vehicle within the manoeuvring area;

a loss of orientation has been stated by the aircraft crew or the vehicle driver while moving in the manoeuvring area;

there is navigation lights failure;

there is a necessity of entering of aerodrome technical services into the manoeuvring area for removing malfunctions which have significant influence on air traffic operations;

he has been informed on occurrence or the probability of occurrence of a collision of aircraft with an animal or a bird;

there is a necessity of entering a manoeuvring area by vehicles participating in a rescue operation.

In the case a decision on suspension of LVP has been taken, the TWR controller informs aircraft crews on this fact. When the LVPs are suspended, the TWR controller shall not issue clearance for take-offs and aircraft movements in the manoeuvring area.

Termination of LVP

LVP will be terminated when VIS increases to 800 m or more (RVR - 550 m) and a continuing improvement is anticipated.

4.20.3.2.4.2 Kontroler TWR informuje załogi statków powietrznych oraz pojazdy na polu manewrowym o odwołaniu operacji LVP poprzez dwukrotne nadanie drogą radiową (na kanale FM) oraz częstotliwości MIROŚLAWIEC TWR 128,475 MHz komunikatu o treści:

„DO WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH! OGŁASZAM ODWOŁANIE PROCEDUR DLA OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVP”.

4.20.4 Procedura OVERHEAD PATTERN

Minimalna widzialność dla procedury OVERHEAD PATTERN wynosi 5 km.

Procedura OVERHEAD PATTERN rozpoczyna się w punkcie INITIAL na wysokości 2500 ft AMSL (2000 ft AGL) i w odległości 1-5 NM od progu RWY IN USE.

Na żądanie załogi statku powietrznego MIROŚLAWIEC TWR może określić inną niż przyjętą wysokość i lokalizacja punktu INITIAL dla procedury OVERHEAD PATTERN.

4.20.5 Procedury dla samolotów transportowych

Dopuszcza się na wykonywanie procedur taktycznych do lądowania dla wojskowych samolotów transportowych po akceptacji MIROŚLAWIEC TWR. Zakłada się, że wszystkie procedury wykonywane są zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością VFR, a prośba załogi statku powietrznego w locie IFR o wykonanie nw. procedur wiąże się z automatycznym przejściem do lotu VFR.

Kontroler MIROŚLAWIEC TWR stosuje frazeologię zgodnie z zasadami:

- a) dla procedur STRAIGHT IN, OVERHEAD, TEARDROP, ABEAM, HIGH SPEED DOWNWIND oraz SPIRAL DOWN w celu określenia punktu rozpoczęcia procedury taktycznego podejścia do lądowania:

„ZGŁOŚ INITIAL”

- b) dla procedur OVERHEAD oraz SPIRAL DOWN dla określenia miejsca wykonania zakrętu:

„MOŻESZ WYKONAĆ PRAWY/LEWY BREAK (WG UZNANIA PILOTA)”

The TWR controller informs the aircraft crews and vehicles on the manoeuvring area on the termination of LVP through double-issuing a message via radio (on a FM frequency) and on frequency of MIROŚLAWIEC TWR 128.475 MHz with a content as follows:

“TO ALL CONCERNED! I ANNOUNCE TERMINATION OF LOW VISIBILITY PROCEDURES”.

OVERHEAD PATTERN procedure

Minimum visibility of 5 km for the OVERHEAD PATTERN procedure applies.

The OVERHEAD PATTERN procedure begins at the INITIAL point at an altitude of 2500 ft AMSL (2000 ft AGL) and within a distance of 1-5 NM from the THR of RWY IN USE.

At the request of the air crew, MIROŚLAWIEC TWR may specify the altitude and location of the INITIAL point other than the considered altitude and location for the OVERHEAD PATTERN procedure.

Procedures for cargo aeroplanes

Tactical approach procedures for military cargo aeroplanes are permissible after approval of MIROŚLAWIEC TWR. It is assumed that all procedures are conducted under VFR and a request of the crew conducting an IFR flight for the below-mentioned procedures involves an automatic change to VFR.

The controller of MIROŚLAWIEC TWR shall use phraseology in compliance with the following provisions:

for STRAIGHT IN, OVERHEAD, TEARDROP, ABEAM, HIGH SPEED DOWNWIND and SPIRAL DOWN procedures in order to determine the point of commencement of tactical approach procedure:

“REPORT INITIAL”

for OVERHEAD and SPIRAL DOWN procedures to determine the place of turn:

“RIGHT/LEFT BREAK APPROVED (BREAK AT PILOT DISCRETION)”

- c) dla procedury ABEAM w celu potwierdzenia miejsca i możliwości kontynuowania podejścia:

for ABEAM procedure to confirm the place and possibility to continue an approach:

„MOŻESZ WYKONAĆ PODEJŚCIE Z PÓŁNOCY/POŁUDNIA”

NORTH/SOUTH ABEAM APPROVED”

4.20.6 Procedury dla bezzałogowych statków powietrznych

Procedures for unmanned aerial vehicles

Loty bezzałogowych statków powietrznych wykonywane są w wydzielonych sektorach MCTR oraz w MTMA. W czasie wykonywania operacji lotniczych przez bezzałogowe statki powietrzne możliwe są doraźne ograniczenia w ruchu lotniczym dla załogowych statków powietrznych.

Flights of unmanned aerial vehicles are conducted within the designated sectors of MCTR and MTMA. During flights of unmanned aerial vehicles, temporary air traffic limitations for manned aircraft are possible.

W przypadku zamiaru wykonania operacji lotniczych przez załogowe statki powietrzne w przestrzeni MCTR/MTMA lotniska MIROSLAWIEC zaleca się koordynację telefoniczną z MIROSLAWIEC TWR w celu uszczegółowienia zasad wykonania lotu.

In case of intention to conduct air operations by manned aircraft within MCTR/MTMA of MIROSLAWIEC aerodrome, it is recommended to establish phone coordination with MIROSLAWIEC TWR to specify the flight rules.

EPMI AD 4.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
---------------------	--------------------------------------	-----------------------------------

NIL

NIL

EPMI AD 4.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
---------------------	-----------------------	--------------------------

4.22.1 Procedury dla lotów VFR

Procedures for VFR flights

Doloty i odloty VFR do/z lotniska EPMI oraz tranzyt VFR przez MCTR/MTMA należy wykonywać przez następujące punkty VFR:

VFR arrivals and departures to/from MIROSLAWIEC aerodrome and VFR transit through MCTR/MTMA should be conducted via the following VFR points:

Punkt/Point	Latitude	Longitude	Opis/Description
DELTA	53 16 27 N	016 07 21 E	M. Płociczno/Płociczno town
GOLF	53 22 15 N	016 25 40 E	M. Golce/Golce town
HOTEL	53 19 44 N	016 02 27 E	Stacja paliw w m. Łowicz Walecki/Petrol station in Łowicz Walecki town
INDIA	53 22 01 N	016 20 20 E	M. Boguszyn/Boguszyn town
KILO	53 17 54 N	015 54 21 E	M. Kalisz Pomorski/Kalisz Pomorski town
LIMA	53 27 30 N	015 56 44 E	M. Lubieszewo/Lubieszewo town
MIKE	53 28 58 N	016 20 43 E	M. Machliny/Machliny town
NOVEMBER	53 24 45 N	016 05 58 E	Ferma niedaleko m. Żeńsko/Farm building next to Żeńsko town
OSCAR	53 26 31 N	016 10 00 E	M. Będłino/Będłino town
PAPA	53 20 25 N	016 14 42 E	M. Piecnik/Piecnik town

SIERRA	53 22 05 N	016 04 52 E	M. Mirosławiec Górny/Mirosławiec Górny town
TANGO	53 11 38 N	016 09 16 E	M. Tuczno/Tuczno town
VICTOR	53 26 35 N	016 16 03 E	Skrzyżowanie dróg w m. Świerczyna/ Intersection in Świerczyna town
WHISKEY	53 16 37 N	016 27 48 E	M. Walcz/Walcz town
X-RAY	53 29 32 N	015 51 38 E	M. Gudowo/Gudowo town
ZULU	53 31 32 N	016 00 21 E	M. Złocieniec/Złocieniec town

Przeloty statków powietrznych przez MCTR EPMI oraz MTMA EPMI możliwe po uzyskaniu zezwolenia od MIROSŁAWIEC TWR lub APP MIROSŁAWIEC wydanego na podstawie złożonego z powietrza nie później niż 10 min przed planowanym wlotem w MCTR/MTMA skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

4.22.2 Procedury utraty łączności dla lotów VFR

4.22.2.1 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, obejmujący wlot w MCTR/MTMA MIROSŁAWIEC bez zamiaru lądowania na lotnisku EPMI, nastąpi przed osiągnięciem granic przestrzeni kontrolowanej, wlot do MCTR/MTMA jest zabroniony.

4.22.2.2 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu, z zamiarem lądowania na lotnisku EPMI, nastąpi przed osiągnięciem granicy MCTR/MTMA należy na wysokości nie wyższej niż 2000 ft AMSL:

- z kierunku północnego wykonać wlot do MCTR wyłącznie po trasie ZULU-OSCAR-NOVEMBER;
- z kierunku południowego wykonać wlot do MCTR wyłącznie po trasie KILO-HOTEL-SIERRA lub TANGO-HOTEL-SIERRA;
- po osiągnięciu punktu SIERRA lub NOVEMBER oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli lotów;
- po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych RWY;

Overflights of aircraft through EPMI MCTR and MTMA EPMI are possible after obtaining permission from MIROSŁAWIEC TWR or MIROSŁAWIEC APP issued on the basis of abbreviated flight plan filed in the air not later than 10 min before the planned entry into MCTR/MTMA including: call sign, aircraft type, entry point, exit point, flight altitude.

Loss of communications procedures for VFR flights

Entry into the MCTR/MTMA is forbidden if the loss of communications occurs before reaching the controlled airspace boundary during a flight with a filed flight plan and involving entry into the MIROSŁAWIEC MCTR/MTMA without intention to land at EPMI aerodrome.

If the loss of communications occurs before reaching the MCTR/MTMA boundary during a flight with a filed flight plan and with the intention to land at EPMI aerodrome, the air crew shall at an altitude not higher than 2000 ft AMSL:

- enter MCTR from the north only along ZULU-OSCAR-NOVEMBER;
- enter MCTR from the south only along KILO-HOTEL-SIERRA or TANGO-HOTEL-SIERRA;
- after reaching SIERRA or NOVEMBER points, expect light signals from the air traffic control tower;
- after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;

- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem NOVEMBER lub SIERRA do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
 - w przypadku braku sygnału świetlnego z wieży kontroli lotów, po oczekiwaniu 5 minut nad punktami NOVEMBER lub SIERRA i w przypadku stwierdzenia braku ruchu na prostej do lądowania, wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na RWY najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych;
 - po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na pojazd służb lotniskowych.
- 4.22.2.3** Jeżeli utrata łączności nastąpiła na ziemi, ale statek powietrzny rozpoczął ruch związany z odlotem, a dalsze próby nawiązania łączności nie powiodły się, załoga:
- a) zatrzyma statek powietrzny;
 - b) będzie oczekiwała do przybycia pojazdu służb lotniskowych.
- W przypadku, gdy statek powietrzny znajduje się na drodze startowej, załoga:
- a) opuści drogę startową w pierwszą możliwą drogę kołowania;
 - b) zatrzyma statek powietrzny;
 - c) będzie oczekiwała do przybycia pojazdu służb lotniskowych.
- 2.22.2.4** Jeżeli utrata łączności wystąpi po odlocie należy:
- ustawić SQUAWK 7600;
 - gdy ma zastosowanie, jak najszybciej zwołać przedłużoną oś centralną RWY 12/30, kontynuować lot w pozycję outside downwind w kierunku punktu NOVEMBER lub SIERRA. Opuszczenie MCTR/MTMA MIROSLAWIEC jest zabronione;
 - po osiągnięciu punktu SIERRA lub NOVEMBER oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli lotów;
- after receiving a red signal, hold at NOVEMBER or SIERRA until a green signal is given; after receiving a green signal, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- if case there is no signal from the control tower, after holding for 5 minutes at NOVEMBER or SIERRA and in the absence of traffic in the landing straight-in, perform the shortest possible approach and land on the most suitable RWY in respect of weather conditions;
- immediately after landing, vacate the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle.
- If loss of communications occurred on the ground but the aircraft has already commenced to depart and further attempts to establish communications failed, the crew will:
- stop the aircraft;
- wait for an aerodrome services vehicle.
- When the aircraft is on the runway, the crew shall:
- immediately vacate the runway at the first available TWY;
- stop the aircraft;
- wait for an aerodrome services vehicle.
- If loss of communications occurs after departure, the following shall be followed:
- set SQUAWK to 7600;
- if applicable, vacate extended RWY 12/30 centre line as soon as possible, continue to outside downwind position towards NOVEMBER or SIERRA points. Leaving MIROSLAWIEC MCTR/MTMA is forbidden;
- after reaching SIERRA or NOVEMBER points, await visual signals given from the control tower;

- po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na RWY w użyciu wskazanym przed odlotem przez organ kontroli lotniska TWR;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktami NOVEMBER lub SIERRA do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na RWY w użyciu wskazanym przed odlotem przez organ kontroli lotniska TWR;
- w przypadku braku sygnału świetlnego z wieży kontroli lotów, po oczekiwaniu 5 minut nad punktami NOVEMBER lub SIERRA i w przypadku stwierdzenia braku ruchu na prostej do lądowania, wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na RWY w użyciu wskazanym przed odlotem przez organ kontroli lotniska TWR;
- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY i oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- wszystkie manewry należy poprzedzać nadawaniem na ślepo.

after receiving green visual signal, execute the shortest possible approach and land on RWY in use indicated before departure by the TWR aerodrome control unit;

after receiving a red visual signal, hold over NOVEMBER or SIERRA points until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on RWY in use indicated before departure by the TWR aerodrome control unit;

in case there is no visual signal from the control tower after holding for 5 minutes over NOVEMBER or SIERRA points and in case no traffic movement is observed on the landing straight-in, execute the shortest possible approach and land on RWY in use indicated before departure by the TWR aerodrome control unit;

after landing vacate the RWY immediately into the first possible TWY and wait for the aerodrome service vehicle;

all manoeuvres shall be preceded by blind transmission.

4.22.3 Procedury utraty łączności dla lotów IFR

Loss of communications procedures for IFR flights

4.22.3.1 Statki powietrzne przylatujące (dla podejść przyrządowych):

Arriving aircraft (for instrument approaches):

- a) ustawić kod transpondera na 7600;
 - b) przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
 - c) bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
 - d) jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia wykonać dołot na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPMI;
 - e) po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę do lądowania;
- set the transponder to code 7600;
- for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;
- if the loss of communications occurred before the type of approach was specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPMI;
- after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;

- f) po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne od TWR EPMI;
- g) po otrzymaniu zielonego sygnału wyłądownać i opuścić natychmiast RWY w pierwszą możliwą TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- h) po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadkach, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania procedury podejścia do lądowania.
- 4.22.3.2** Statki powietrzne przylatujące (wg radaru precyzyjnego podejścia):
- od momentu otrzymania instrukcji o braku konieczności potwierdzenia otrzymanych od ATC instrukcji, przerwy w transmisjach radiowych nie powinny trwać dłużej niż 5 sekund;
- w przypadku przerwy dłuższej niż 5 sekund należy dokonać sprawdzenia łączności w relacji załoga - PAR EPMI. W przypadku stwierdzenia utraty łączności z kontrolerem PAR należy wykonać procedurę odlotu po nieudanym podejściu lub inną, otrzymaną uprzednio od ATC i nawiązać łączność z APP MIROSLAWIEC;
- w przypadku, gdy dalsze próby nawiązania łączności z kontrolerem PAR, APP lub TWR nie powiodły się, należy zastosować się do zasad określonych w pkt. 4.22.3.1 Statki powietrzne przylatujące (dla podejść przyrządowych).
- 4.22.3.3** Statki powietrzne odlatujące:
- 4.22.3.3.1** W przypadku, gdy odlatujący statek powietrzny wykonał start a utrata łączności nastąpiła w granicach MCTR/MTMA EPMI, załoga będzie się stosowała do następujących zasad:
- a) ustawić kod transpondera na 7600;
- b) przez 2 minuty od momentu ustawienia kodu 7600 kontynuować lot zgodnie z przydzielonym kursem oraz na ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości bezwzględnej;
- c) bez zmiany wysokości wykonać lot najkrótszą drogą do IAF dla przyrządowej procedury podejścia do lądowania określonej uprzednio przez ATC;
- after stabilizing within the final approach segment, observe the EPMI TWR for light signals;
- after receiving a green signal, land immediately and vacate the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another instrument approach procedure.
- Arriving aircraft (on the basis of precision approach radar):
- after the air crew has been permitted to omit the readback of ATC instructions, the breaks in transmissions shall be not greater than 5 seconds;
- in the case of a break greater than 5 seconds, the air crew shall check radio contact with the EPMI PAR. If loss of communications has been found with the PAR controller, the air crew shall execute a missed approach procedure or another procedure as instructed previously by ATC and establish radio contact with MIROSLAWIEC APP;
- if multiple attempts to establish radio contact with PAR, APP or TWR controller have failed, rules specified in point 4.22.3.1 Arriving aircraft (for instrument approaches) shall be applicable.
- Departing aircraft:
- When a departing aircraft carried out a take-off operation and the loss of communications occurred within the EPMI MCTR/MTMA, the crew shall follow these rules:
- set the transponder to code 7600;
- for 2 minutes after setting the 7600 code, continue flight on the assigned heading and at the last assigned and confirmed altitude;
- without changing the altitude, fly along the shortest route to the IAF of the instrument approach procedure specified previously by ATC;

- d) jeżeli łączność została utracona przed określeniem przez ATC rodzaju podejścia wykonać do lotu na ostatnio nakazanej wysokości do IAF dla wybranej przez siebie, najbardziej dogodnej procedury podejścia opublikowanej w MIL AD 4 EPMI;
- e) po osiągnięciu IAF rozpocząć zniżanie i wykonać określoną dla wyznaczonej (wybranej) pomocy radionawigacyjnej przyrządową procedurę do lądowania;
- f) po stabilizacji w podejściu końcowym oczekiwać na sygnały świetlne z TWR EPMI;
- g) po otrzymaniu zielonego sygnału wylądować i opuścić natychmiast RWY w pierwszej możliwej TWY oraz oczekiwać na pojazd służb lotniskowych;
- h) po otrzymaniu czerwonego sygnału lub w przypadkach, gdy lądowanie nie jest możliwe wykonać opublikowaną procedurę odlotu po nieudanym podejściu i kontynuować lot do IAF z zamiarem ponownego wykonania procedury podejścia do lądowania.
- 4.22.3.3.2** W przypadku, gdy odlatujący statek powietrzny rozpoczął ruch związany z odlotem, a utrata łączności nastąpiła przed rozpoczęciem procedury odlotu, a statek powietrzny znajduje się poza drogą startową, załoga:
- a) zatrzyma statek powietrzny;
- b) będzie oczekiwała do przybycia pojazdu służb lotniskowych.
- W przypadku, gdy statek powietrzny znajduje się na drodze startowej, załoga:
- a) opuści drogę startową w pierwszej możliwej drodze kołowania;
- b) zatrzyma statek powietrzny;
- c) będzie oczekiwała do przybycia pojazdu służb lotniskowych.
- if the loss of communications occurred before the type of approach was specified by ATC, arrive at the last assigned altitude at the IAF of the most convenient approach procedure, chosen by the air crew, which is published in MIL AD 4 EPMI;
- after reaching the IAF, commence descent and execute an instrument approach procedure for the specified (chosen) navigation aid;
- after stabilizing within the final approach segment, observe the EPMI TWR for light signals;
- after receiving a green signal, land and vacate immediately the RWY at the first available TWY and wait for an aerodrome services vehicle;
- after receiving a red signal or when landing cannot be performed, follow a published missed approach procedure and continue flight to the IAF in order to execute another approach procedure.
- When a departing aircraft commences departure movement and the loss of communications occurred before the procedure has been commenced and the aircraft is outside the runway, the crew will:
- stop the aircraft;
- wait for an aerodrome services vehicle.
- When the aircraft is on the runway, the crew will:
- immediately vacate the runway at the first available TWY;
- stop the aircraft;
- wait for an aerodrome services vehicle.

EPMI AD 4.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

4.23.1 W przypadku wykonywania operacji przez bezzałogowe statki powietrzne w granicach poziomych i pionowych kręgu nadlotniskowego oraz jego bliskości należy spodziewać się oczekiwania nad punktami wlotowymi lub po uwzględnieniu sytuacji ruchowej, dołot do OSCAR/NOVEMBER lub DELTA/SIERRA, a następnie oczekiwanie nad ww. punktami do momentu odlotu/lądowania bezzałogowego statku powietrznego.

While unmanned aerial vehicle operations are conducted within lateral and vertical limits of the aerodrome traffic circuit and nearby, holding should be expected over entry points or, after taking into account traffic situation, perform arrival to OSCAR/NOVEMBER or DELTA/SIERRA and then hold over the above-mentioned points until departure/landing of the unmanned aerial vehicle.

4.23.2 Na wyraźną prośbę załóg oraz po uzyskaniu akceptacji TWR, możliwe jest wykonanie operacji startu i lądowania śmigłowców z miejsca innego niż RWY IN USE.

At the explicit request of the crews and after obtaining approval from TWR, it is possible to conduct a take-off and landing operations of helicopters from the place other than RWY IN USE.

EPMI AD 4.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
--------------	-------------------------	---------------------------------

MIL AD 4 EPMI 1-1-1 Mapa lotniska - ICAO

MIL AD 4 EPMI 2-1-1 Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO
 Typ A
 RWY 12/30

Mapy instrumentalnych podejść - ICAO

MIL AD 4 EPMI 6-1-1 ILS or LOC RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)

MIL AD 4 EPMI 6-3-1 NDB RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)

MIL AD 4 EPMI 6-8-1 TACAN RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)

MIL AD 4 EPMI 6-8-3 TACAN RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)

MIL AD 4 EPMI 6-9-1 PAR RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)

MIL AD 4 EPMI 6-9-3 PAR RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)

MIL AD 4 EPMI 7-3-1 Mapa operacyjna do lotów z widocznością

Aerodrome Chart - ICAO

Aerodrome Obstacle Chart - ICAO
 Type A
 RWY 12/30

Instrument Approach Charts - ICAO

ILS or LOC RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)

NDB RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)

TACAN RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)

TACAN RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)

PAR RWY 12 (CAT A/B/C/D/E)

PAR RWY 30 (CAT A/B/C/D/E)

Visual Operation Chart

EPMI AD 4.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDZIALNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
--------------	--	--

NIL

NIL