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 175/26 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
29 OCT 2026	**26 NOV 2026**	**17 FEB 2027**

LOTY WOJSKOWE UAV W REJONIE ŁOMŻY

1. TERMIN

26 NOV 2026 - 17 FEB 2027

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 lotów szkolnych UAV. W czasie aktywności strefy - przestrzeń niesklasyfikowana. Wlot do strefy możliwy tylko po uzyskaniu zgody od organizatora.

EPTR1030

Granice poziome:

1.	531354N	0215535E
2.	531354N	0215239E
3.	531452N	0215239E
4.	531452N	0215535E
1.	531354N	0215535E

Granice pionowe:

Dolna granica:	GND
Górna granica:	4000 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

MIL. Numer telefonu do organizatora dostępny w AMC Polska.

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Strefa EPTR1030 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności FIS WARSZAWA.

5.2 Strefa EPTR1030 podlega procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji przez organizatora zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 i 9.1.

5.3 Strefy EPTR1030 i EPMRT4 mogą być aktywne jednocześnie. Strefa EPTR1030 jest dostępna do wykorzystania z wyłączeniem aktywnej EPMRT4. Loty w strefie EPTR1030 należy wykonywać z ominięciem aktywnej EPMRT4. Wlot w aktywną EPMRT4 jest możliwy za zgodą zarządzającego i na zasadach przez niego określonych.

5.4 Strefy EPTR1030 i EPTS2D mogą być aktywne jednocześnie. Strefa EPTS2D jest dostępna do wykorzystania z wyłączeniem aktywnej strefy EPTR1030. Loty w EPTS2D należy wykonywać z ominięciem aktywnej strefy EPTR1030. Wlot w aktywną strefę EPTR1030 jest możliwy za zgodą zarządzającego i na zasadach przez niego określonych.

5.5 Organizator lotów 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.

MILITARY UAV FLIGHTS IN THE AREA OF ŁOMŻA

DATE

26 NOV 2026 - 17 FEB 2027

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 purposes of UAV training flights. During activity time of the area - unclassified airspace. Entry into the area is possible only upon permission from the organiser.

EPTR1030

Lateral limits:

1.	531354N	0215535E
2.	531354N	0215239E
3.	531452N	0215239E
4.	531452N	0215535E
1.	531354N	0215535E

Vertical limits:

Lower limit:	GND
Upper limit:	4000 ft AMSL

ORGANISER

MIL. Phone number to the organiser available from AMC Poland.

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR1030 area is segregated from the area of responsibility of WARSZAWA FIS.

EPTR1030 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.

EPTR1030 and EPMRT4 areas can be active simultaneously. EPTR1030 area is available for use, excluding active EPMRT4 area. Flights within EPTR1030 area are to be conducted bypassing active EPMRT4 area. Entry into active EPMRT4 area is possible upon permission from the Administrator and in accordance with the conditions specified by the Administrator.

EPTR1030 and EPTS2D areas can be active simultaneously. EPTS2D area is available for use, excluding active EPTR1030 area. Flights within EPTS2D area are to be conducted bypassing active EPTR1030 area. Entry into active EPTR1030 area is possible upon permission from the Administrator and in accordance with the conditions specified by the Administrator.

The organiser will plan UAV flights taking into consideration the "do-not-cross" boundaries of the area reduced by safety buffer (adequate for the UAV type used):

- horizontal buffer: 500 m for fixed-wing and 150 m for rotor-wing;
- vertical buffer: 500 ft.

5.6 UAV wykonujące loty w strefie 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.

5.7 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nieuruchomieniu się systemu 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.

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

5.9 Użytkownik strefy zapewnia łączność telefoniczną niezbędną do 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.

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

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

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

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

UAV conducting flights within the area will be equipped with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during the flight and able to be switched on in each phase of flight by the UAV operator.

In the event of loss of radio communication with the UAV and failure of the Fail-Safe/RTH system to activate, the UAV operator shall immediately notify by phone the ATS unit (relevant for UAV departure area or zone) providing:
- number of EPTR area or part thereof in which loss of contact occurred;
- time when the contact with UAV was lost;
- battery/fuel depletion time;
- 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 area user shall 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 period of the area activity.

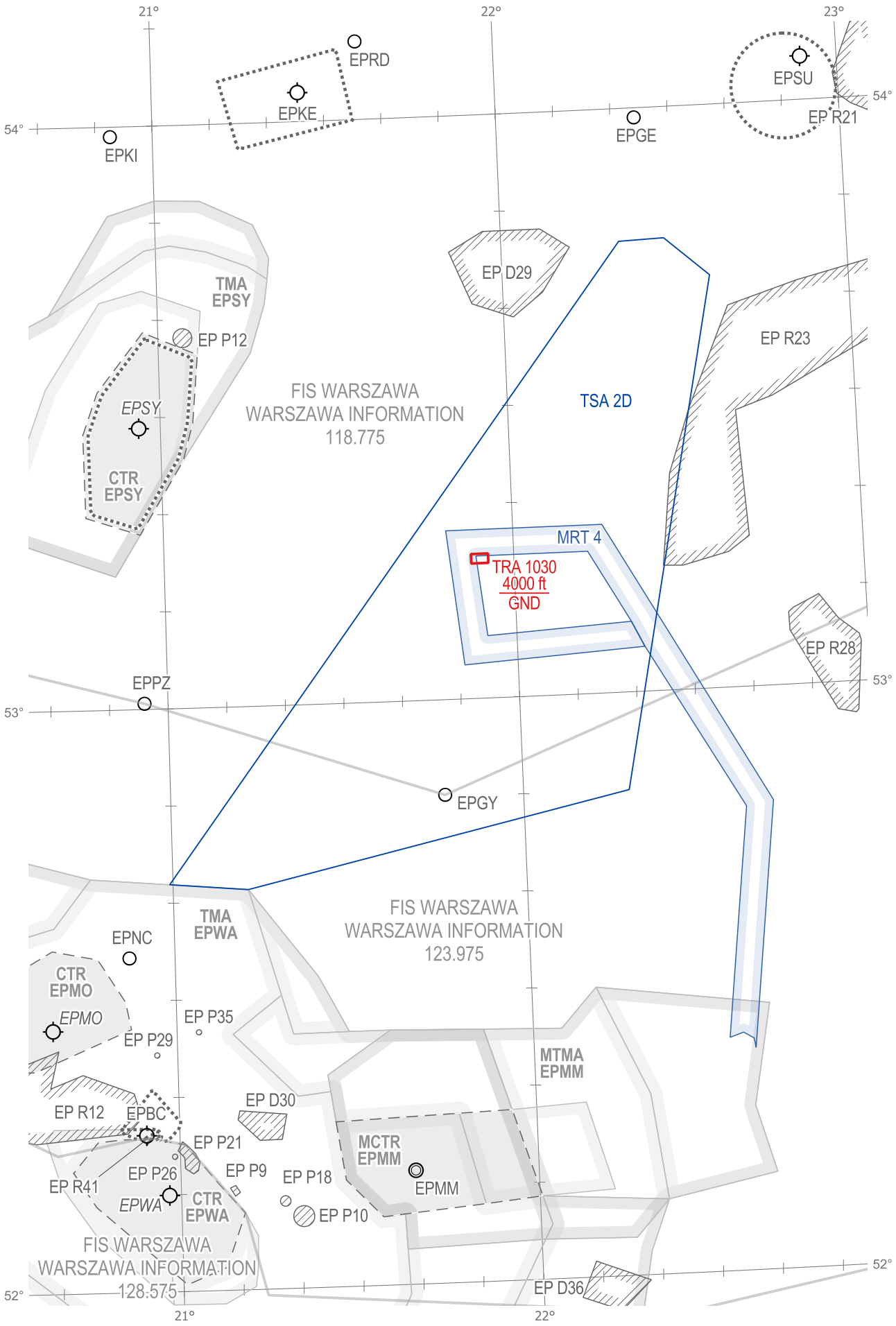
At the request of AMC/ATS the operator is obliged to terminate the UAV flight within the area as quickly as possible.

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

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

See: graphical Appendix.

- 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 176/26 (AD 2 EPKT)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
29 OCT 2026	**26 NOV 2026**	**31 MAR 2028 EST**

PRACE BUDOWLANE NA LOTNISKU KATOWICE - PYRZOWICE (EPKT)

ZADANIE 1

Rozbudowa Terminala C wraz z budową placu postojowego na sprzęt handlingowy.

1. PLANOWANY HARMONOGRAM PRAC

Rozpoczęcie prac: rozpoczęte
Zakończenie prac: 30 SEP 2027 EST

2. ZAKRES PRAC

Zadanie obejmuje rozbudowę Terminala C w kierunku zachodnim wraz z budową placu postojowego dla sprzętu handlingowego. Dodatkowo na dachu rozbudowywanej części terminala zostanie zamontowany słup oświetlenia projektorowego.

3. PRACE BUDOWLANE

Prace budowlane będą prowadzone w wydzielonym obszarze od strefy operacyjnej AD przy użyciu sprzętu budowlanego, w tym dźwigów lub żurawi budowlanych.

4. UTRUDNIENIA I OGRANICZENIA

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

ZADANIE 2

Rozbudowa APN 1 w kierunku zachodnim.

1. PLANOWANY HARMONOGRAM PRAC

Rozpoczęcie prac: 01 DEC 2026
Zakończenie prac: 31 MAR 2028 EST

2. ZAKRES PRAC

Zadanie obejmuje rozbudowę APN 1 w kierunku zachodnim, przewidzianej dla czterech ACFT o literze kodu C, z możliwością ustawienia alternatywnego dla dwóch ACFT o literze kodu E. Wzdłuż zachodniej, południowej i wschodniej krawędzi płyty postojowej zostanie wybudowana droga serwisowa połączona z istniejącym układem dróg serwisowych. Dodatkowo zakres prac obejmuje zmianę numeracji stanowisk postojowych nr 24-29 na APN 1.

3. PRACE BUDOWLANE

Prace budowlane będą prowadzone na terenie lotniska, w bezpośrednim sąsiedztwie czynnej infrastruktury lotniskowej.

Prace będą realizowane przy użyciu sprzętu budowlanego i zostaną oznakowane w sposób zgodny z wymogami stref wyłączonych z użytkowania (EASA CS-ADR-DSN.R).

4. UTRUDNIENIA I OGRANICZENIA

Prace będą wiązały się z czasowym ograniczeniem dostępności stanowiska postojowego nr 29 na APN 1 oraz czasowym wyłączeniem z użytkowania odcinka TWY E3 położonego na zachód od stanowiska postojowego nr 29, a także TWY B.

CONSTRUCTION WORKS AT KATOWICE - PYRZOWICE (EPKT) AERODROME

TASK 1

Expansion of Terminal C, including construction of a parking area for ground handling equipment.

PLANNED SCHEDULE OF WORKS

Date of commencement: in progress
Date of completion: 30 SEP 2027 EST

SCOPE OF WORKS

Scope of works includes the expansion of Terminal C towards the west along with construction of a parking area for ground handling equipment. The works will also include installation of a floodlighting mast on the roof of the extended part of the terminal.

CONSTRUCTION WORKS

Construction works will be carried out in a designated separated from the AD operational area with the use of construction equipment including construction cranes.

OBSTRUCTIONS AND LIMITATIONS

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

TASK 2

Expansion of APN 1 towards the west.

PLANNED SCHEDULE OF WORKS

Date of commencement: 01 DEC 2026
Date of completion: 31 MAR 2028 EST

SCOPE OF WORKS

Scope of works includes the expansion of APN 1 towards the west, providing parking for four code C ACFT, with an alternative configuration accommodating two code E ACFT. A service road connected to the existing service road network will be constructed along the western, southern and eastern sides of the apron. In addition, the scope of works includes the renumbering of APN 1 aircraft stands No 24-29.

CONSTRUCTION WORKS

Construction works will be carried out on the aerodrome in the immediate vicinity of operational aerodrome infrastructure.

Construction works will be conducted with the use of construction equipment and marked in accordance with the requirements for areas withdrawn from use (EASA CS-ADR-DSN.R).

OBSTRUCTIONS AND LIMITATIONS

The works will result in temporary restrictions in the availability of aircraft stand No 29 on APN 1 and the temporary closure of the section of TWY E3 located west of aircraft stand No 29, as well as TWY B.

Dla czasowo wyłączonych z użytkowania elementów pola ruchu naziemnego zostanie wprowadzone oznakowanie tymczasowe, które zostanie usunięte po przywróceniu ich do użytkowania.

W związku z ograniczeniami w dostępności infrastruktury pola ruchu naziemnego należy spodziewać się wydłużonego czasu kołowania.

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

Temporary marking will be provided for the affected movement area elements withdrawn from use which will be removed upon their return to operational use.

Due to restrictions in the availability of movement area infrastructure, increased taxi times may be expected.

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

ZMIANA NUMERACJI STANOWISK POSTOJOWYCH

RENUMBERING OF AIRCRAFT STANDS

Aktualna numeracja stanowisk/ Actual numbering of stands	Nowa numeracja stanowisk/ New numbering of stands	Typ ACFT/ ACFT type	Uwagi/ Remarks
24	24L	C (A321)	Przeznaczenie bez zmian/ Designation remains unchanged
25	24	E (B788)	Przeznaczenie bez zmian/ Designation remains unchanged
26	24R	C (A321)	Przeznaczenie bez zmian/ Designation remains unchanged
27	25L	C (A321)	Przeznaczenie bez zmian/ Designation remains unchanged
28	25	E (B788)	Przeznaczenie bez zmian/ Designation remains unchanged
29	25R	C (A321)	Przeznaczenie bez zmian/ Designation remains unchanged
-	26L	C (A321)	Nowe stanowisko/New stand
-	26	E (B788)	Nowe stanowisko/New stand
-	26R	C (A321)	Nowe stanowisko/New stand
-	27L	C (A321)	Nowe stanowisko/New stand
-	27	E (B788)	Nowe stanowisko/New stand
-	27R	C (A321)	Nowe stanowisko/New stand

INFORMACJE DODATKOWE

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego:

Tel.: +48-32-392-7262
Tel. kom.: +48-602-746-066
E-mail: dop@gtl.com.pl

ADDITIONAL INFORMATION

Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer:

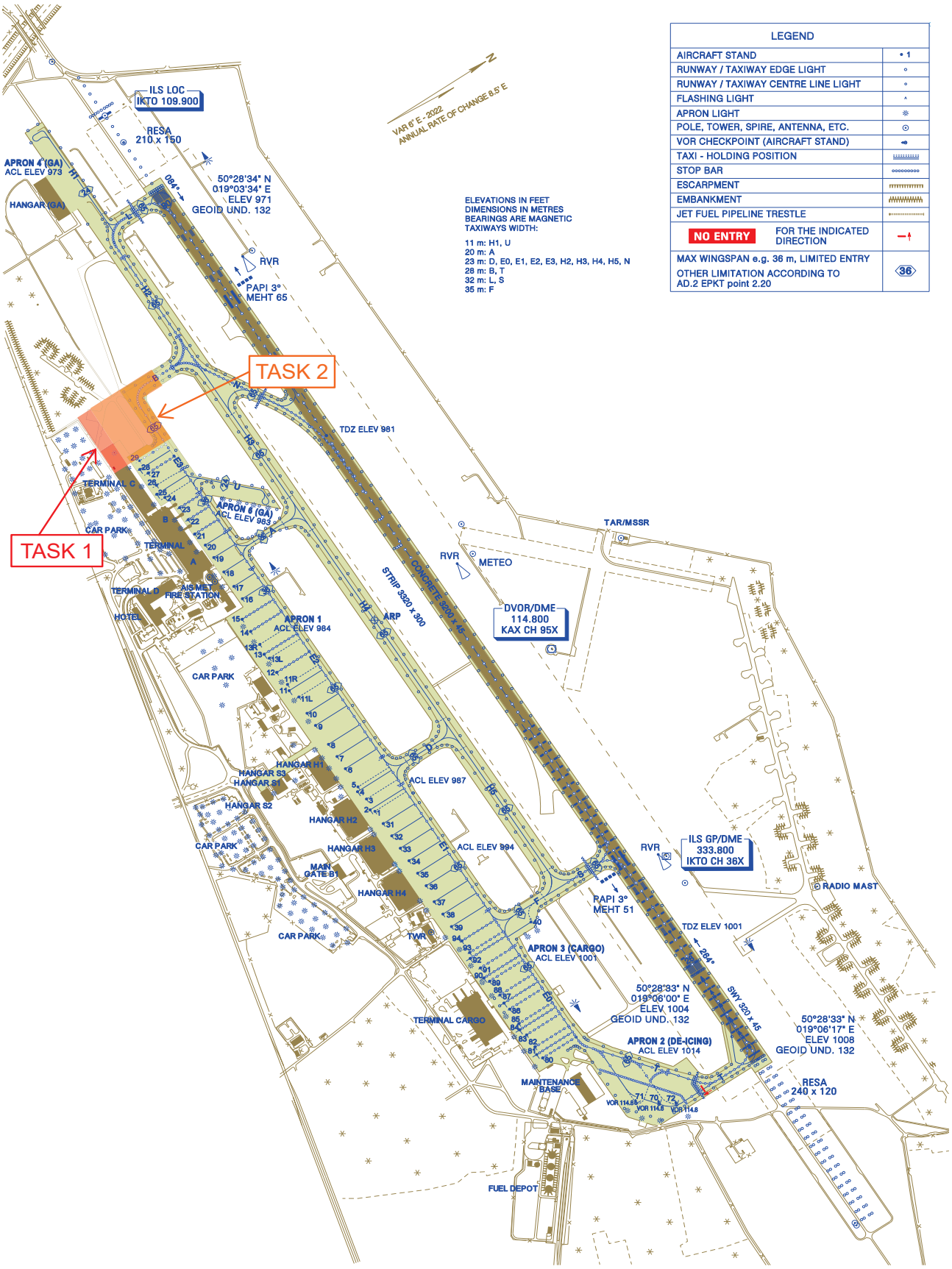
Phone: +48-32-392-7262
Mobile: +48-602-746-066
E-mail: dop@gtl.com.pl

Patrz: załącznik graficzny.

See: graphical Appendix.

- KONIEC -

- END -


LEGEND
AIRCRAFT STAND
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT
RUNWAY / TAXIWAY CENTRE LINE LIGHT
FLASHING LIGHT
APRON LIGHT
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.
VOR CHECKPOINT (AIRCRAFT STAND)
TAXI - HOLDING POSITION
STOP BAR
ESCARPMENT
EMBANKMENT
JET FUEL PIPELINE TRESTLE
NO ENTRY
FOR THE INDICATED DIRECTION
MAX WINGSPAN e.g. 36 m, LIMITED ENTRY
OTHER LIMITATION ACCORDING TO AD.2 EPKT point 2.20
ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC
TAXIWAYS WIDTH:
11 m: H1, U
20 m: A
23 m: D, E0, E1, E2, E3, H2, H3, H4, H5, N
28 m: B, T
32 m: L, S
35 m: F
VAR 6° E - 2022
ANNUAL RATE OF CHANGE 8.5° E
ILS LOC
IKTO 109.900
RESA
210 x 150
APRON 4 (GA)
ACL ELEV 973
HANGAR (GA)
50°28'34" N
019°03'34" E
ELEV 971
GEOID UND. 132
RVR
PAPI 3°
MEHT 65
TASK 2
TASK 1
TDZ ELEV 981
TERMINAL C
CAR PARK
APRON 6 (GA)
ACL ELEV 983
TERMINAL D
AIS MET
FIRE STATION
HOTEL
APRON 1
ACL ELEV 984
STRIP 3920 x 300
CONCRETE 3920 x 45
ARP
TAR/MSSR
METEO
DVOR/DME
114.800
KAX CH 95X
HANGAR H1
HANGAR S3
HANGAR S1
HANGAR S2
HANGAR H2
HANGAR H3
HANGAR H4
ACL ELEV 987
ACL ELEV 994
MAIN GATE B1
TWR
TERMINAL CARGO
APRON 3 (CARGO)
ACL ELEV 1001
ILS GP/DME
333.800
IKTO CH 36X
RADIO MAST
PAPI 3°
MEHT 51
TDZ ELEV 1001
284°
SWY 320 x 45
50°28'33" N
019°06'00" E
ELEV 1004
GEOID UND. 132
50°28'33" N
019°06'17" E
ELEV 1008
GEOID UND. 132
APRON 2 (DE-ICING)
ACL ELEV 1014
MAINTENANCE BASE
RESA
240 x 120
FUEL DEPOT

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 177/26 (AD 2 EPKK)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
29 OCT 2026	**26 NOV 2026**	**20 JUL 2028 EST**

PRACE BUDOWLANE NA LOTNISKU KRAKÓW/BALICE (EPKK)

Na lotnisku KRAKÓW/Balice (EPKK) prowadzone będą prace budowlane obejmujące przełożenie Potoku Olszanickiego, budowę zbiorników retencyjnych oraz budowę infrastruktury do magazynowania paliwa lotniczego.

1. PLANOWANY HARMONOGRAM PRAC

Rozpoczęcie prac: rozpoczęte
Zakończenie prac: 20 JUL 2028 EST

2. ZAKRES PRAC

Prace mają na celu uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej na terenie lotniska. Zakres prac obejmuje przełożenie Potoku Olszanickiego w granicach lotniska oraz jego całkowite oddzielenie od systemu kanalizacji opadowej lotniska. W ramach zadania wybudowane zostaną podziemne zbiorniki retencyjne przeznaczone do gromadzenia wód opadowych i roztopowych pochodzących z odladzania nawierzchni lotniskowych oraz statków powietrznych. Końcowy etap prac obejmie budowę czterech zbiorników paliwa lotniczego wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz układem dróg wewnętrznych.

Prace związane z realizacją inwestycji obejmować będą wygrodzenie terenu robót oraz zaplecza budowy w północno-wschodniej części lotniska.

3. PRACE BUDOWLANE

Prace budowlane będą prowadzone w rejonie oznaczonym zgodnie z załącznikiem graficznym.

Ruch pojazdów budowlanych oraz prace budowlane będą realizowane z wykorzystaniem oznakowanego sprzętu budowlanego wyposażonego w oznakowanie dzienne i nocne. Wysokość sprzętu budowlanego oraz zakres jego pracy nie będą miały wpływu na operacyjne funkcjonowanie lotniska. Prace naziemne będą prowadzone pod nadzorem Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego, w bezpiecznej odległości od RWY.

Prace będą realizowane przy użyciu sprzętu budowlanego i zostaną oznakowane w sposób zgodny z wymogami stref wyłączonych z użytkowania (EASA CS-ADR-DSN.Q i EASA CS-ADR-DSN.R).

4. UTRUDNIENIA I OGRANICZENIA

Teren inwestycji obejmujący północno-wschodnią część lotniska oraz zaplecza budowy zostanie wygrodzony.

Prace nie będą stanowiły ograniczenia dla wykonywanych operacji lotniczych.

Ruch pojazdów budowy prowadzony będzie na wygrodzonym terenie budowy w bezpiecznej odległości od RWY.

Podczas zamknięcia RWY w nocy możliwe będą prace budowlane z wykorzystaniem sprzętu o wysokości przekraczającej powierzchnie ograniczające (OLS). Każdorazowo informacja o takich pracach będzie publikowana w NOTAM.

CONSTRUCTION WORKS AT KRAKÓW/BALICE (EPKK) AERODROME

Construction works involving the relocation of Potok Olszanicki, construction of retention reservoirs as well as construction of aviation fuel storage infrastructure will be carried out at KRAKÓW/Balice aerodrome (EPKK).

PLANNED SCHEDULE OF WORKS

Date of commencement: in progress
Date of completion: 20 JUL 2028 EST

SCOPE OF WORKS

The works are intended to improve water and sewage management at the aerodrome. Scope of works includes relocation of Potok Olszanicki within the aerodrome boundaries and its complete separation from the aerodrome rainwater drainage system. As part of the project, underground retention reservoirs will be constructed for the collection of meltwater resulting from aerodrome pavement and aircraft de-icing operations. The final stage of the works will include construction of four aviation fuel storage tanks together with associated infrastructure and an internal road network.

The works will include the establishment of fenced-off construction and technical base sites in the north-eastern part of the aerodrome.

CONSTRUCTION WORKS

Construction works will be carried out in the area designated in the graphical Appendix.

Construction vehicle traffic and construction works will be carried out using appropriately marked construction equipment fitted with day and night marking. The height and operating range of the construction equipment will not affect aerodrome operations. Groundworks will be carried out under the supervision of the Airport Duty Officer at a safe distance from the RWY.

Construction works will be conducted with the use of construction equipment and marked in accordance with the requirements for areas withdrawn from use (EASA CS-ADR-DSN.Q and EASA CS-ADR-DSN.R).

OBSTRUCTIONS AND LIMITATIONS

The construction area, including the north-eastern part of the aerodrome and the construction site facilities, will be fenced off.

The works will not restrict flight operations.

Construction vehicle traffic will be conducted within the fenced construction site, located at a safe distance from the RWY.

During night-time RWY closures, construction works may be conducted using equipment exceeding the obstacle limitation surfaces (OLS). A NOTAM informing of such works will be issued each time.

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

5. INFORMACJE DODATKOWE

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego:

Godziny pracy: H24
Tel.: +48-12-639-3305
E-mail: ops@krakowairport.pl

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

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

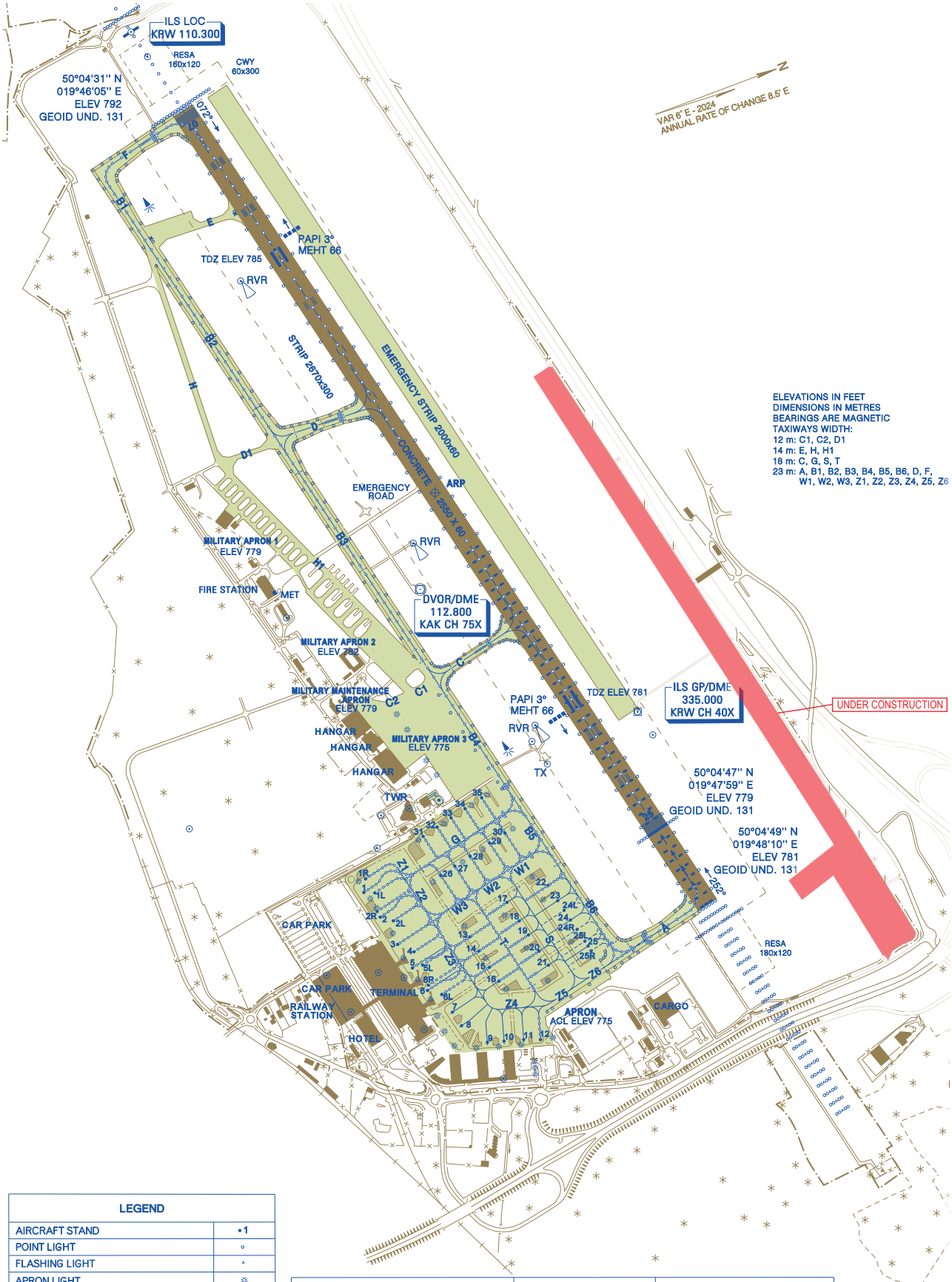
ADDITIONAL INFORMATION

Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer:

Working hours: H24
Phone: +48-12-639-3305
E-mail: ops@krakowairport.pl

See: graphical Appendix.

- END -



LEGEND	
AIRCRAFT STAND	•1
POINT LIGHT	◦
FLASHING LIGHT	˄
APRON LIGHT	✲
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
TAXI - HOLDING POSITION	
ESCARPMENT	
TRANSMITTED TRAFFIC	TX

LIGHTING					BEARING STRENGTH	
RWY No	APCH	THR	RWY	END	RWY 07/25: PCN 52 R/B/W/T TWYs: see AD2 EPKK point 2.8	GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TAXIWAYS CENTRE LINE POINTS SEE AD 2 EPKK point 2.23
25	W LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED		
07	W LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED		

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 178/26 (AD 2 EPMO)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
29 OCT 2026	**26 NOV 2026**	**31 DEC 2027**

REKONFIGURACJA APN 1 NA LOTNISKU WARSZAWA/ MODLIN (EPMO)

Na lotnisku WARSZAWA/Modlin (EPMO) wprowadzona zostanie nowa konfiguracja APN 1 zlokalizowanej przed terminalem pasażerskim. Prowadzone prace obejmują zmianę lokalizacji, numeracji oraz oznakowania stanowisk postojowych dla statków powietrznych. Szczegóły przedstawiono w załączniku graficznym.

1. ZAKRES ZMIAN

W wyniku rekonfiguracji APN 1:

- zmianie ulegnie rozmieszczenie stanowisk postojowych dla statków powietrznych;
- zostanie wprowadzona nowa numeracja stanowisk postojowych od 7 do 22;
- zostanie wprowadzone nowe oznakowanie poziome stanowisk postojowych;
- zwiększeniu ulegnie liczba stanowisk postojowych przeznaczonych dla statków powietrznych kodu referencyjnego C z 12 do 17;
- wyznaczone zostanie stanowisko postojowe nr 18 dla statków powietrznych kodu referencyjnego E, obejmujące stanowiska 18L i 18R;
- zostanie zainstalowana infrastruktura zasilania statków powietrznych oraz oświetlenie stanowisk postojowych.

2. STANOWISKA POSTOJOWE

W wyniku rekonfiguracji na APN 1 dostępne będą następujące stanowiska postojowe:

- 7-17, 18R, 18L, 19-22: dla statków powietrznych kodu referencyjnego C;
- 18: dla statków powietrznych kodu referencyjnego E;
- 19L i 19R: stanowiska do odladzania statków powietrznych wykorzystywane sezonowo.

3. INFORMACJE DODATKOWE

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

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego:

Godziny pracy: H24
Telefon: +48-22-346-4450, +48-22-346-4451
Faks: +48-22-346-4479
E-mail: dopl@modlinairport.pl

Patrz: załącznik graficzny.

- KONIEC -

RECONFIGURATION OF APN 1 AT WARSZAWA/MODLIN (EPMO) AERODROME

A new configuration of APN 1 located in front of the passenger terminal will be introduced at WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome. The works comprise the relocation, renumbering and remarking of aircraft stands. Details are shown in the graphical Appendix.

1. SCOPE OF CHANGES

As a result of the APN 1 reconfiguration:

- the layout of aircraft stands will be changed;
- new numbering for aircraft stands 7 to 22 will be introduced;
- new marking for aircraft stands will be introduced;
- the number of aircraft stands designated for Code C aircraft will increase from 12 to 17;
- aircraft stand No 18 for Code E aircraft will be established, comprising stands 18L and 18R;
- aircraft ground power supply infrastructure and parking stands lighting will be installed.

2. AIRCRAFT STANDS

As a result of the APN 1 reconfiguration, the following aircraft stands will be available:

- 7-17, 18R, 18L and 19-22: for Code C aircraft;
- 18: for Code E aircraft;
- 19L and 19R: seasonal aircraft de-icing stands.

3. ADDITIONAL INFORMATION

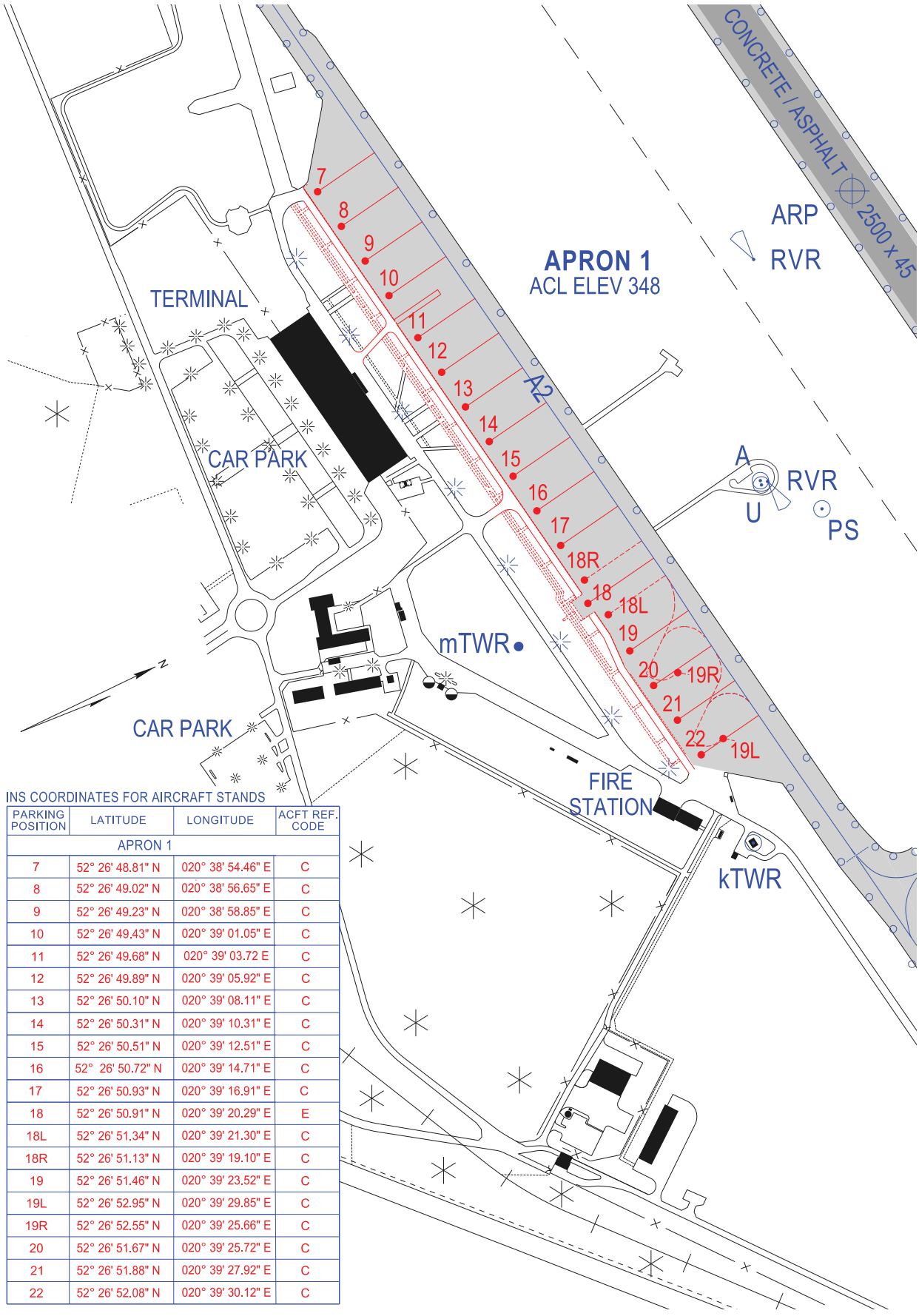
Detailed information on additional limitations and their impact on flight operations will be published by NOTAM.

Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer:

Working hours: H24
Phone: +48-22-346-4450, +48-22-346-4451
Fax: +48-22-346-4479
E-mail: dopl@modlinairport.pl

See: graphical Appendix.

- END -



INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS

PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	ACFT REF. CODE
APRON 1			
7	52° 26' 48.81" N	020° 38' 54.46" E	C
8	52° 26' 49.02" N	020° 38' 56.65" E	C
9	52° 26' 49.23" N	020° 38' 58.85" E	C
10	52° 26' 49.43" N	020° 39' 01.05" E	C
11	52° 26' 49.68" N	020° 39' 03.72 E	C
12	52° 26' 49.89" N	020° 39' 05.92" E	C
13	52° 26' 50.10" N	020° 39' 08.11" E	C
14	52° 26' 50.31" N	020° 39' 10.31" E	C
15	52° 26' 50.51" N	020° 39' 12.51" E	C
16	52° 26' 50.72" N	020° 39' 14.71" E	C
17	52° 26' 50.93" N	020° 39' 16.91" E	C
18	52° 26' 50.91" N	020° 39' 20.29" E	E
18L	52° 26' 51.34" N	020° 39' 21.30" E	C
18R	52° 26' 51.13" N	020° 39' 19.10" E	C
19	52° 26' 51.46" N	020° 39' 23.52" E	C
19L	52° 26' 52.95" N	020° 39' 29.85" E	C
19R	52° 26' 52.55" N	020° 39' 25.66" E	C
20	52° 26' 51.67" N	020° 39' 25.72" E	C
21	52° 26' 51.88" N	020° 39' 27.92" E	C
22	52° 26' 52.08" N	020° 39' 30.12" E	C

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 179/26 (AD 2 EPPO)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
29 OCT 2026	**26 NOV 2026**	**03 AUG 2028 EST**

TYMCZASOWA PRZESZKODA LOTNICZA W REJONIE LOTNISKA POZNAŃ/ŁAWICA (EPPO) WPŁYWAJĄCA NA MINIMA I PARAMETRY WDROŻONYCH OPERACYJNIE PROCEDUR

Niniejszy Suplement przedstawia informacje o przeszkodzie lotniczej występującej w rejonie lotniska POZNAŃ/Ławica (EPPO) z planowanym czasem posadowienia dłuższym niż 3 miesiące, wpływającej na minima i parametry wdrożonych operacyjnie procedur lotu IAPCH dla EPPO.

I.

1. **Podstawa prawna:**
   Uzgodnienie PL-Poznań-Ławica:
   PLP.OBD.5104.09.BP.2026, PLP.OBD.5104.10.BP.2026
   Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.107.2026.1
2. **Opis:**
   Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż2 stanowią przeszkody lotnicze.
3. **Lokalizacja:**
   ul. Bułgarska 63/65
   Współrzędne:
   Ż1: 522410,46N 0165149,42E
   Ż2: 522408,57N 0165148,44E
4. **Wysokości:**
   Maksymalna wysokość:
   Ż1: 64,0 m/210 ft AGL/150,22 m/493 ft AMSL
   Ż2: 56,0 m/184 ft AGL/142,7 m/468 ft AMSL
5. **Przewidywany czas pracy:**
   do 03 AUG 2028.
6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
   Ż1/Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK.
7. **Zmiana wartości OCA (OCH)/Circling w procedurach:**
   ILS z CAT II,
   VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D),
   VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D),
   RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D),
   RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D).

Patrz: załączniki graficzne.

Ten Suplement zastępuje NOTAM: P2227/26, P2229/26, P2230/26, P2238/26.

- KONIEC -

TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLE IN THE VICINITY OF POZNAŃ/ŁAWICA (EPPO) AERODROME AFFECTING THE MINIMA AND PARAMETERS OF OPERATIONALLY APPLICABLE PROCEDURES

This Supplement provides information on a temporary aeronautical obstacle located in the vicinity of POZNAŃ/Ławica (EPPO) aerodrome for a planned period longer than 3 months, affecting the minima and parameters of operationally applicable IAPCH procedures for EPPO.

I.

1. **Legal basis:**
   PL-Poznań-Ławica arrangement:
   PLP.OBD.5104.09.BP.2026, PLP.OBD.5104.10.BP.2026
   PANSA arrangement: OHP.633.107.2026.1
2. **Description:**
   Construction cranes Ż1 and Ż2 are aeronautical obstacles.
3. **Location:**
   ul. Bułgarska 63/65
   Coordinates:
   Ż1: 522410.46N 0165149.42E
   Ż2: 522408.57N 0165148.44E
4. **Elevations:**
   Maximum elevation:
   Ż1: 64.0 m/210 ft AGL/150.22 m/493 ft AMSL
   Ż2: 56.0 m/184 ft AGL/142.7 m/468 ft AMSL
5. **Expected time of operation:**
   till 03 AUG 2028.
6. **Obstacle marking/lighting:**
   Ż1/Ż2: day – YES, night – YES.
7. **Change of OCA (OCH)/Circling values in procedures:**
   ILS z CAT II,
   VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D),
   VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D),
   RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D),
   RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D).

See: graphical Appendices.

This Supplement replaces NOTAM: A2227/26, A2229/26, A2230/26, A2238/26.

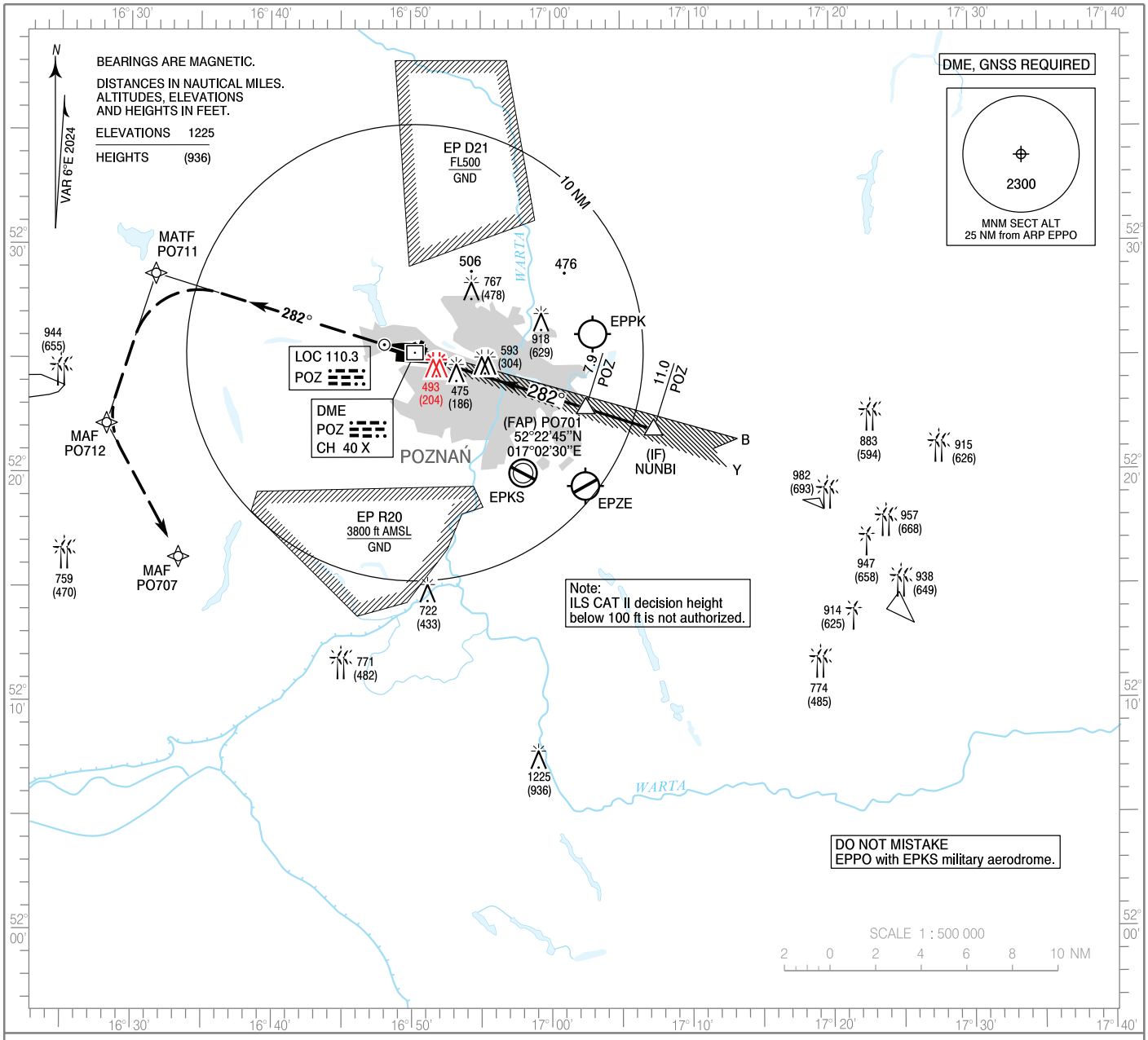
- END -

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

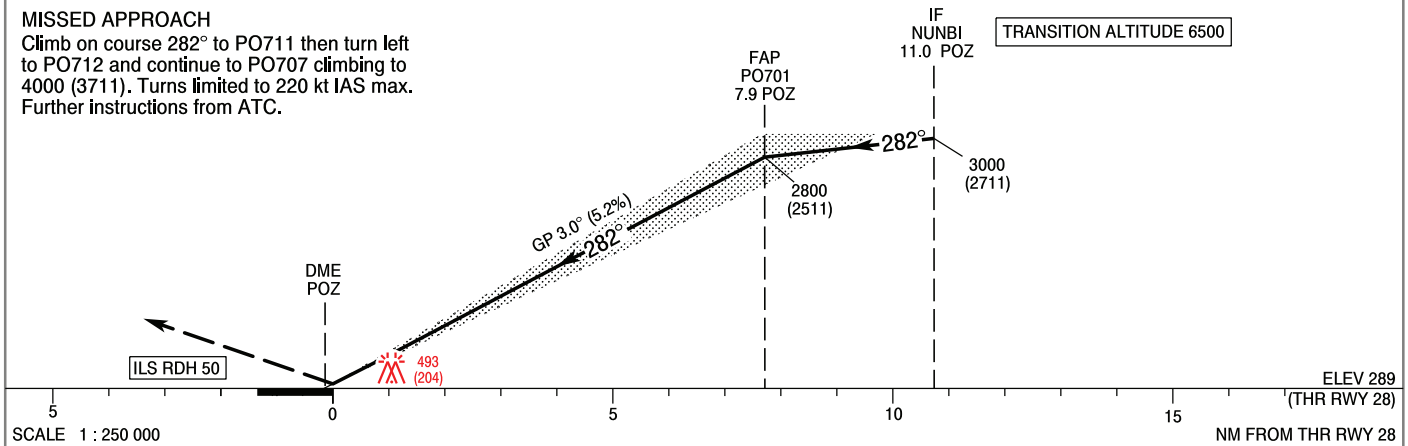
AERODROME ELEV 309 ft
THR RWY 28 ELEV 289 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 28

Poznań APPROACH	128.925
Poznań GROUND	124.140
Poznań TOWER	119.980
ATIS	124.705

Poznań - Ławica
ILS z CAT II
RWY 28 (CAT A/B/C/D)



MISSED APPROACH
Climb on course 282° to PO711 then turn left to PO712 and continue to PO707 climbing to 4000 (3711). Turns limited to 220 kt IAS max. Further instructions from ATC.



OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in	Cat. I	497 (208)	509 (220)	517 (228)	528 (239)
	Cat. II	387 (98)	404 (115)	416 (127)	430 (141)
Circling (OCH AAL)		790 (481)	790 (481)	1170 (861)	1170 (861)

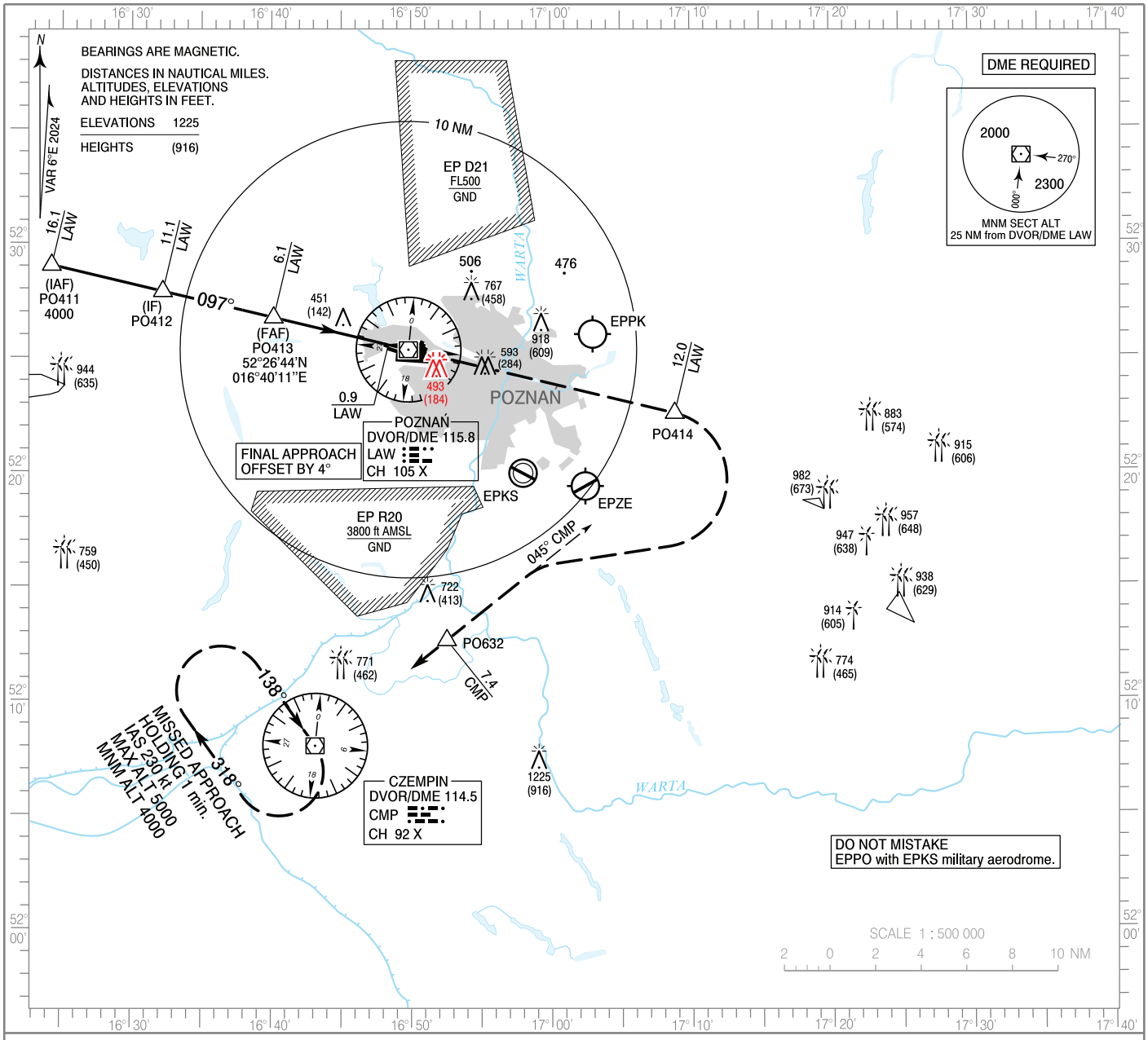
Distance FAP - RW28 7.7 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	5 : 48	4 : 38	3 : 52	3 : 19	2 : 54	2 : 35
Rate of descent	ft/min	420	530	640	740	850	960
Final approach distance / altitude (height)							
Distance	7	6	5	4	3	2	
Altitude (height)	2520 (2231)	2200 (1911)	1890 (1601)	1570 (1281)	1250 (961)	930 (641)	

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

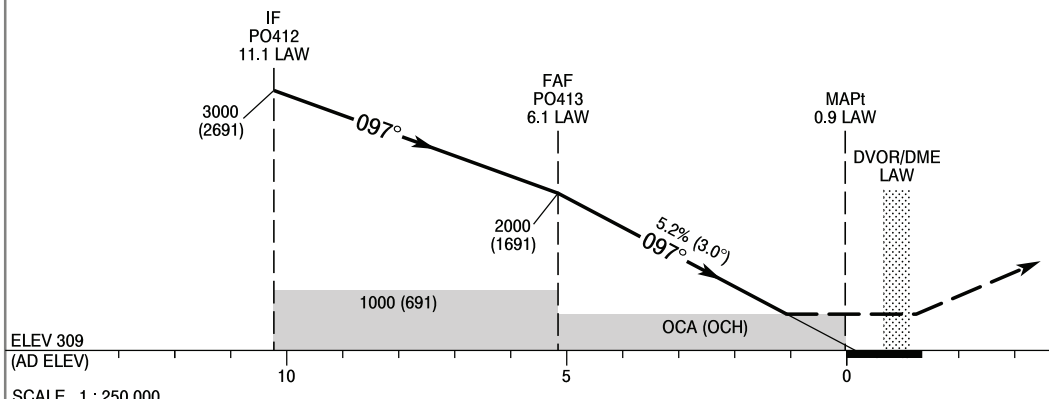
AERODROME ELEV 309 ft
THR RWY 10 ELEV 309 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Poznań APPROACH	128.925
Poznań GROUND	124.140
Poznań TOWER	119.980
ATIS	124.705

Poznań - Ławica
VOR
RWY 10 (CAT A/B/C/D)



TRANSITION ALTITUDE 6500



MISSED APPROACH

Climb straight ahead to PO414, then turn right to intercept RDL 045° CMP to PO632 and continue to CMP climbing to 4000 (3691).
Turns limited to 220 kt IAS max.
Further instructions from ATC.

OCA (OCH)					
Cat. of ACFT	A	B	C	D
Straight - in	700 (391)	700 (391)	700 (391)	700 (391)
Circling	790 (481)	810 (501)	1170 (861)	1170 (861)

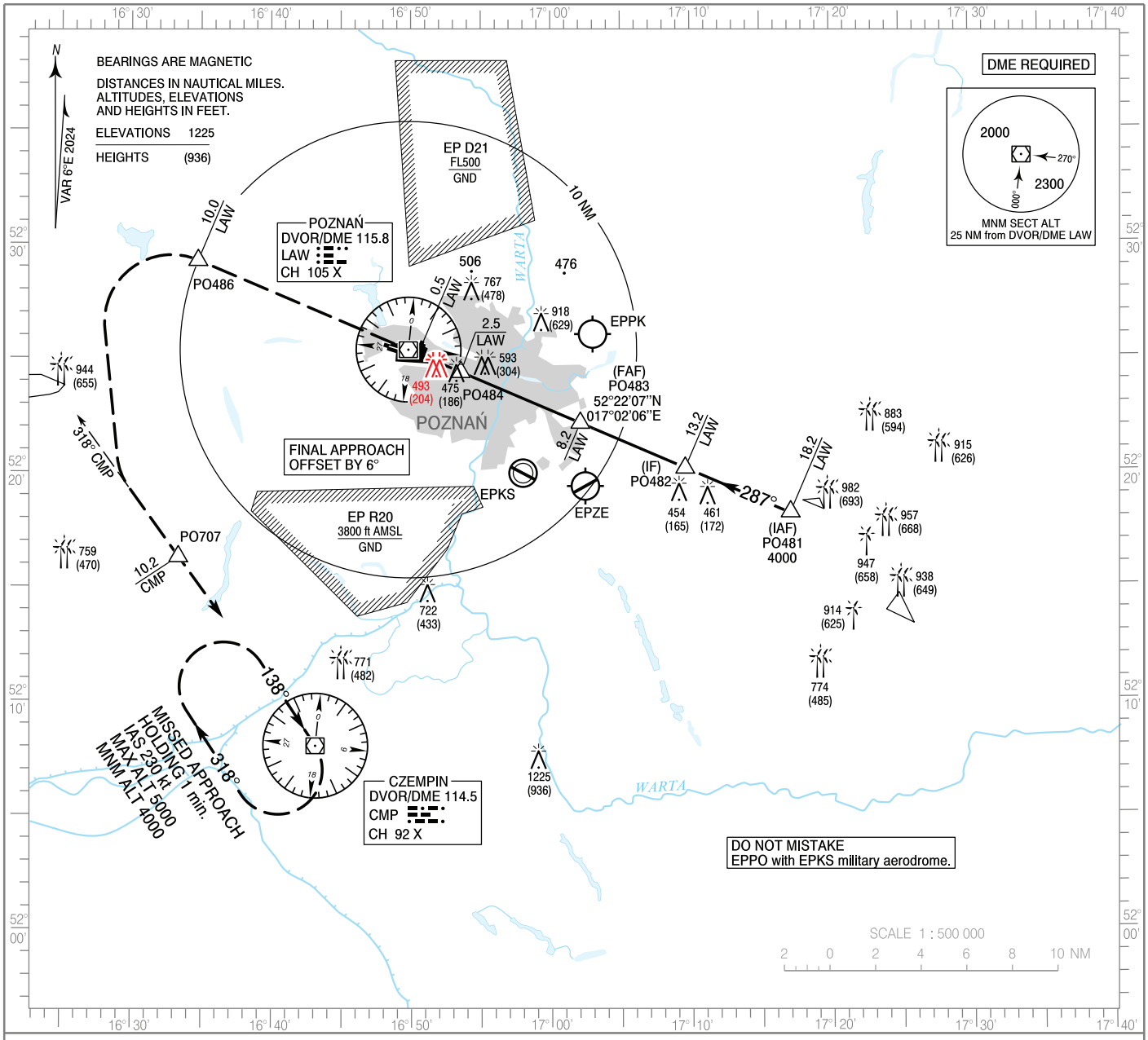
Distance FAF - MAPt 5.2 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	3 : 52	3 : 06	2 : 35	2 : 13	1 : 56	1 : 43
Rate of descent	ft/min	420	530	640	740	850	960
Final approach distance / altitude (height)							
Distance	5	4	3	2			
Altitude (height)	1670 (1361)	1350 (1041)	1030 (721)	710 (401)			

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 309 ft
THR RWY 28 ELEV 289 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 28

Poznań APPROACH	128.925
Poznań GROUND	124.140
Poznań TOWER	119.980
ATIS	124.705

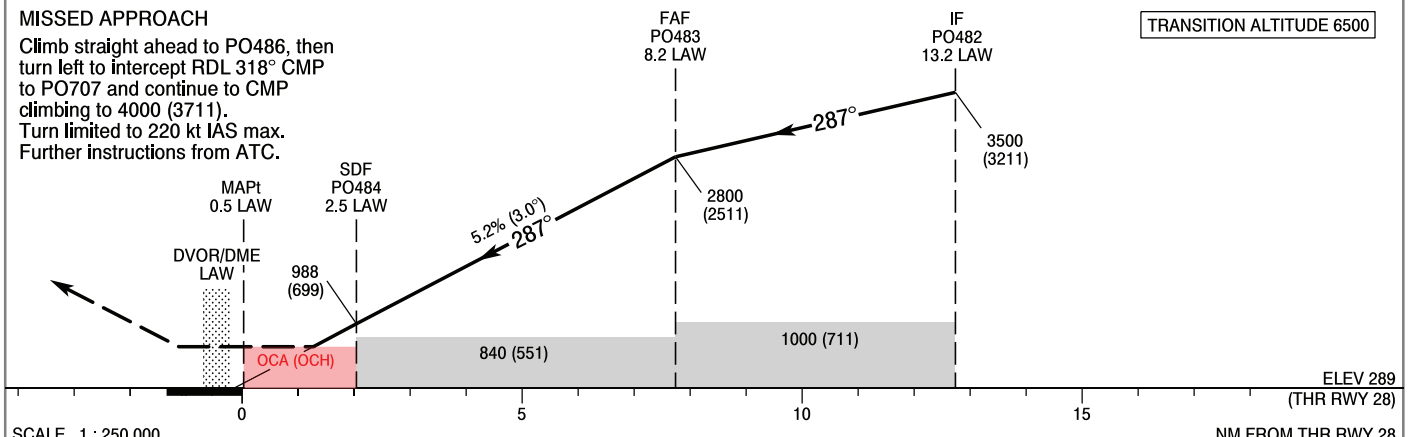
Poznań - Ławica
VOR
RWY 28 (CAT A/B/C/D)



MISSED APPROACH

Climb straight ahead to PO486, then turn left to intercept RDL 318° CMP to PO707 and continue to CMP climbing to 4000 (3711).
Turn limited to 220 kt IAS max.
Further instructions from ATC.

TRANSITION ALTITUDE 6500



OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight - in		740 (451)	740 (451)	740 (451)	740 (451)
		When stepdown fix not received			
		840 (551)	840 (551)	840 (551)	840 (551)
Circling (OCH AAL)		840 (531)	840 (531)	1170 (861)	1170 (861)

Distance FAF - MAPt 7.7 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	5 : 48	4 : 38	3 : 52	3 : 19	2 : 54	2 : 35
Rate of descent	ft/min	420	530	640	740	850	960

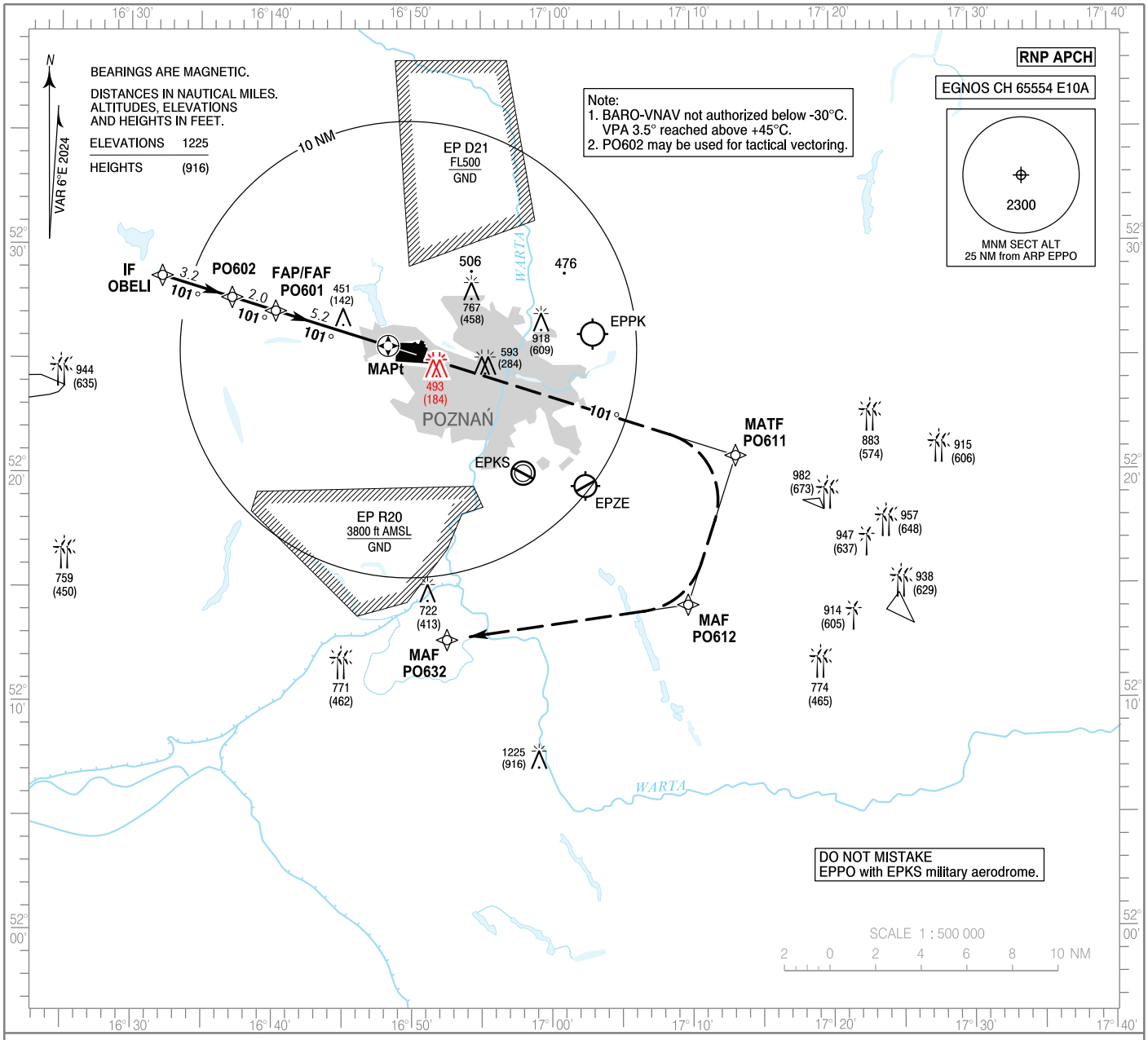
Final approach distance / altitude (height)				
Distance	8	6	4	2
Altitude (height)	2740 (2451)	2110 (1821)	1470 (1181)	830 (541)

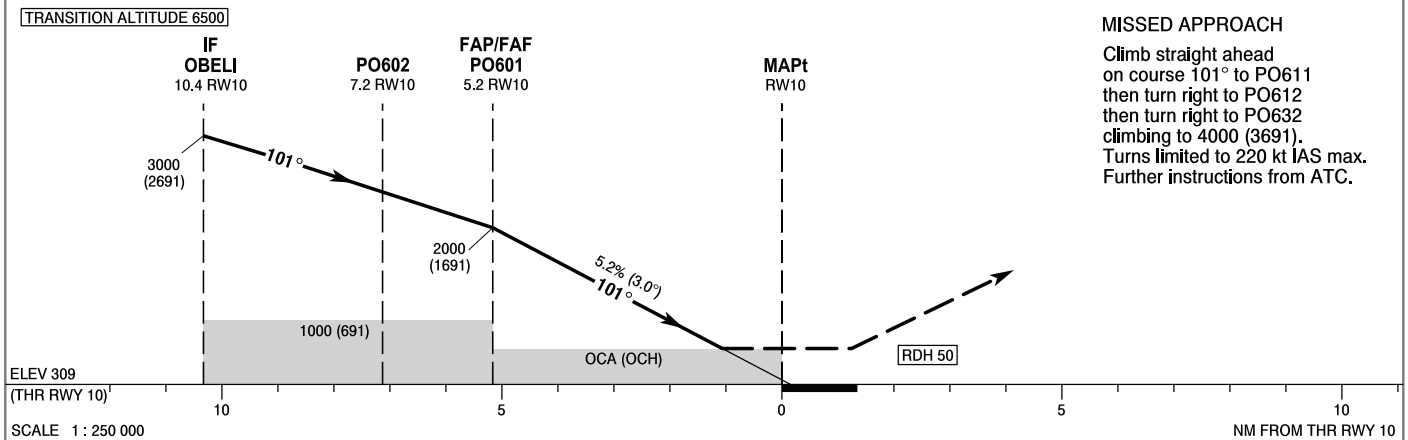
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 309 ft
THR RWY 10 ELEV 309 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 10

Poznań APPROACH	128.925
Poznań GROUND	124.140
Poznań TOWER	119.980
ATIS	124.705

Poznań - Ławica
RNP
RWY 10 (CAT A/B/C/D)





MISSED APPROACH

Climb straight ahead
on course 101° to PO611
then turn right to PO612
then turn right to PO632
climbing to 4000 (3691).
Turns limited to 220 kt IAS max.
Further instructions from ATC.

OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight-in	LPV	505 (196)	517 (208)	525 (216)	536 (227)
	LNAV / VNAV	570 (261)	580 (271)	590 (281)	600 (291)
	LNAV	700 (391)	700 (391)	700 (391)	700 (391)
Circling (OCH AAL)		790 (481)	800 (491)	1170 (861)	1170 (861)

Distance FAF - MAPt 5.2 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	3 : 52	3 : 06	2 : 35	2 : 13	1 : 56	1 : 43
Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	950

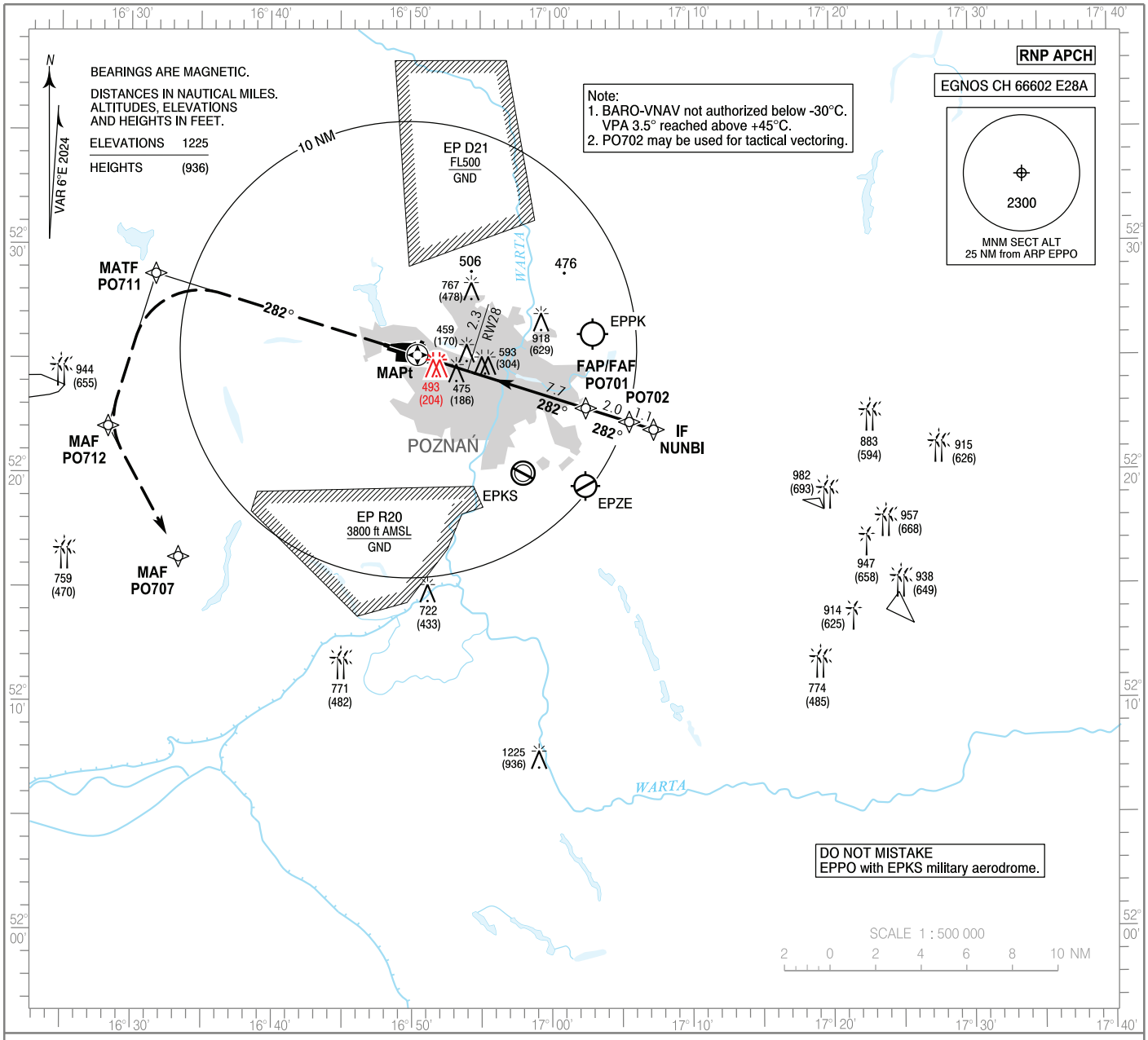
Final approach distance/altitude (height)				
Distance	5	4	3	2
Altitude (height)	1960 (1651)	1640 (1331)	1320 (1011)	1000 (691)

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 309 ft
THR RWY 28 ELEV 289 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 28

Poznań APPROACH	128.925
Poznań GROUND	124.140
Poznań TOWER	119.980
ATIS	124.705

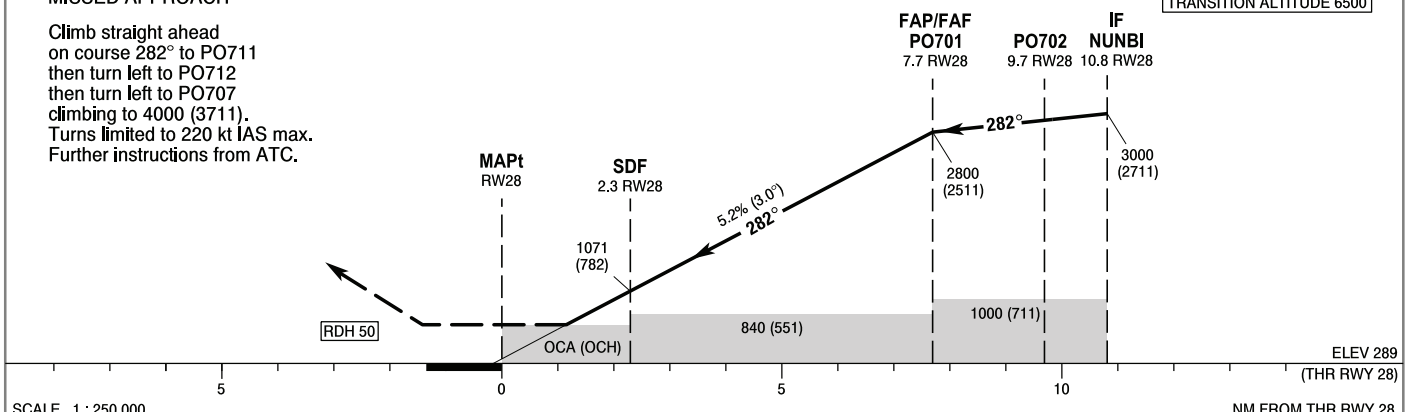
Poznań - Ławica
RNP
RWY 28 (CAT A/B/C/D)



MISSED APPROACH

Climb straight ahead
on course 282° to PO711
then turn left to PO712
then turn left to PO707
climbing to 4000 (3711).
Turns limited to 220 kt IAS max.
Further instructions from ATC.

TRANSITION ALTITUDE 6500



OCA (OCH)					
Cat. of ACFT		A	B	C	D
Straight-in	LPV	496 (207)	508 (219)	516 (227)	527 (238)
	LNAV / VNAV	590 (301)	600 (311)	610 (321)	620 (331)
	LNAV	710 (421)	710 (421)	710 (421)	710 (421)
Circling (OCH AAL)		840 (531)	840 (531)	1170 (861)	1170 (861)

Distance FAF - MAPt 7.7 NM							
Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Time	min : s	5 : 48	4 : 38	3 : 52	3 : 19	2: 54	2 : 35
Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	950

Final approach distance/altitude (height)						
Distance	7	6	5	4	3	2
Altitude (height)	2570 (2281)	2250 (1961)	1940 (1651)	1620 (1331)	1300 (1011)	980 (691)

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 180/26 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
29 OCT 2026	**26 NOV 2026**	**21 JAN 2027 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: TBZPP.07.36.2025
   Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.19.2025.1.LW
2. **Opis:**
   Pompa do betonu PB oraz dźwig mobilny S2 stanowią przeszkody lotnicze.
3. **Lokalizacja:**
   al. Krakowska 90
   Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.
   Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
   S2/PB zlokalizowane 623 m przed THR 11 mierząc wzdłuż RCL i 1388 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 11.
   Współrzędne:
   S2/PB: 520944,8N 0205548,0E
4. **Wysokości:**
   Maksymalna wysokość:
   S2/PB: 178,50 m/585,62 ft AMSL
5. **Przewidywany czas pracy:**
   do 01 MAR 2027.
6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
   S2/PB: dzienne – TAK, nocne – TAK.

II.

1. **Podstawa prawna:**
   Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.48.2025
   Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.60.2025.1.LW
2. **Opis:**
   Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż2 oraz dźwigi mobilne S1, S2, S3 i S4 stanowią przeszkody lotnicze.
3. **Lokalizacja:**
   ul. Wołoska 5
   Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.
   Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
   Ż1 zlokalizowany 566 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2548 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,

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

This Supplement provides information on temporary aeronautical obstacles located in the vicinity of Lotnisko 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: TBZPP.07.36.2025
   PANSA arrangement: OHP.633.19.2025.1.LW
2. **Description:**
   Concrete pump PB and mobile crane S2 are aeronautical obstacles.
3. **Location:**
   al. Krakowska 90
   OLS location: inner horizontal surface.
   Location relative to approach path:
   S2/PB located 623 m before THR 11 measuring along RCL and 1388 m to the right of RWY 11 approach path.
   Coordinates:
   S2/PB: 520944.8N 0205548.0E
4. **Elevations:**
   Maximum elevation:
   S2/PB: 178.50 m/585.62 ft AMSL
5. **Expected time of operation:**
   till 01 MAR 2027.
6. **Obstacle marking/lighting:**
   S2/PB: day – YES, night – YES.

II.

1. **Legal basis:**
   PPL arrangement: TBZPP.07.48.2025
   PANSA arrangement: OHP.633.60.2025.1.LW
2. **Description:**
   Construction cranes Ż1 and Ż2 and mobile cranes S1, S2, S3 and S4 are aeronautical obstacles.
3. **Location:**
   ul. Wołoska 5
   OLS location: inner horizontal surface.
   Location relative to approach path:
   Ż1 located 566 m before THR 29 measuring along RCL and 2548 m to the right of RWY 29 approach path,

Ż2 zlokalizowany 588 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2582 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S1 zlokalizowany 536 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2596 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S2 zlokalizowany 567 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2559 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S3 zlokalizowany 607 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2553 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S4 zlokalizowany 589 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2593 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż1:	521053,8N	0210001,1E
Ż2:	521054,5N	0210002,9E
S1:	521055,6N	0210000,7E
S2:	521054,1N	0210001,4E
S3:	521053,4N	0210003,2E
S4:	521054,8N	0210003,2E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż2:	170,00 m/557,74 ft AMSL
S2:	177,00 m/580,70 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 DEC 2026.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1:	dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2/S2:	dzienne – TAK, nocne – TAK,
S3:	dzienne – TAK, nocne – TAK,
S4:	dzienne – TAK, nocne – TAK.

III.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienia PPL: TBZPP.520.21.2026, TBZPP.520.45.2026
Uzgodnienia PAŻP: OSK.633.191.2024.5.LW, OHP.633.95.2026.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż7, Ż8, Ż9 i Ż10 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Łopuszańska 36 (2)
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż7 zlokalizowany 1978 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 107 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż8 zlokalizowany 1926 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 159 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż9 zlokalizowany 2079 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 103 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż10 zlokalizowany 2024 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 140 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż7:	521140,9N	0205636,9E
Ż8:	521140,2N	0205640,6E
Ż9:	521143,7N	0205634,2E
Ż10:	521142,7N	0205637,3E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż7:	152 m/498,69 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

Ż7:	do 14 MAY 2027,
Ż8:	do 15 MAY 2027,
Ż9:	do 06 JUL 2027,
Ż10:	do 06 JUL 2027.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż7:	dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż8:	dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż9:	dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż10:	dzienne – TAK, nocne – TAK.

Ż2 located 588 m before THR 29 measuring along RCL and 2582 m to the right of RWY 29 approach path,
S1 located 536 m before THR 29 measuring along RCL and 2596 m to the right of RWY 29 approach path,
S2 located 567 m before THR 29 measuring along RCL and 2559 m to the right of RWY 29 approach path,
S3 located 607 m before THR 29 measuring along RCL and 2553 m to the right of RWY 29 approach path,
S4 located 589 m before THR 29 measuring along RCL and 2593 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1:	521053.8N	0210001.1E
Ż2:	521054.5N	0210002.9E
S1:	521055.6N	0210000.7E
S2:	521054.1N	0210001.4E
S3:	521053.4N	0210003.2E
S4:	521054.8N	0210003.2E

4. Elevations:

Maximum elevation:

Ż2:	170.00 m/557.74 ft AMSL
S2:	177.00 m/580.70 ft AMSL

5. Expected time of operation:

till 31 DEC 2026.

6. Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1:	day – YES, night – YES,
Ż2/S2:	day – YES, night – YES,
S3:	day – YES, night – YES,
S4:	day – YES, night – YES.

III.

1. Legal basis:

PPL arrangements: TBZPP.520.21.2026, TBZPP.520.45.2026
PANSA arrangements: OSK.633.191.2024.5.LW, OHP.633.95.2026.1.LW

2. Description:

Construction cranes Ż7, Ż8, Ż9 and Ż10 are aeronautical obstacles.

3. Location:

ul. Łopuszańska 36 (2)
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:
Ż7 located 1978 m before THR 15 measuring along RCL and 107 m to the left of RWY 15 approach path,
Ż8 located 1926 m before THR 15 measuring along RCL and 159 m to the left of RWY 15 approach path,
Ż9 located 2079 m before THR 15 measuring along RCL and 103 m to the left of RWY 15 approach path,
Ż10 located 2024 m before THR 15 measuring along RCL and 140 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż7:	521140.9N	0205636.9E
Ż8:	521140.2N	0205640.6E
Ż9:	521143.7N	0205634.2E
Ż10:	521142.7N	0205637.3E

4. Elevations:

Maximum elevation:

Ż7:	152 m/498.69 ft AMSL

5. Expected time of operation:

Ż7:	till 14 MAY 2027,
Ż8:	till 15 MAY 2027,
Ż9:	till 06 JUL 2027,
Ż10:	till 06 JUL 2027.

6. Obstacle marking/lighting:

Ż7:	day – YES, night – YES,
Ż8:	day – YES, night – YES,
Ż9:	day – YES, night – YES,
Ż10:	day – YES, night – YES.

IV.

1. **Podstawa prawna:**

   Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.122.2025
   Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.163.2025.1.LW

2. **Opis:**

   Dźwig stacjonarny Ż1 oraz dźwig mobilny S1 stanowią przeszkody lotnicze.

3. **Lokalizacja:**

   ul. Skarżyńskiego 17
   Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

   Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
   Ż1/S1 zlokalizowane 2280 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 2423 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

   Współrzędne:

   Ż1/S1: 521225,0N 0205816,8E

4. **Wysokości:**

   Maksymalna wysokość:
   Ż1: 152 m/498,68 ft AMSL
   S1: 160 m/524,93 ft AMSL

5. **Przewidywany czas pracy:**

   do 10 FEB 2027.

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

   Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

IV.

1. **Legal basis:**

   PPL arrangement: TBZPP.07.122.2025
   PANSA arrangement: OHP.633.163.2025.1.LW

2. **Description:**

   Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

3. **Location:**

   ul. Skarżyńskiego 17
   OLS location: inner horizontal surface.

   Location relative to approach path:
   Ż1/S1 located 2280 m before THR 15 measuring along RCL and 2423 m to the left of RWY 15 approach path.

   Coordinates:

   Ż1/S1: 521225.0N 0205816.8E

4. **Elevations:**

   Maximum elevation:
   Ż1: 152 m/498.68 ft AMSL
   S1: 160 m/524.93 ft AMSL

5. **Expected time of operation:**

   till 10 FEB 2027.

6. **Obstacle marking/lighting:**

   Ż1/S1: day – YES, night – YES.

V.

1. **Podstawa prawna:**

   Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.130.2025, TBZPP.520.50.2026
   Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.177.2025.1.LW, OHP.633.105.2026.1.LW

2. **Opis:**

   Dźwig stacjonarny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. **Lokalizacja:**

   ul. Jutrzenki 106F
   Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

   Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
   Ż1 zlokalizowany 2145 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 743 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

   Współrzędne:

   Ż1: 521132,6N 0205553,3E

4. **Wysokości:**

   Maksymalna wysokość:
   Ż1: 152 m/498,68 ft AMSL

5. **Przewidywany czas pracy:**

   do 31 DEC 2027.

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

   Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

V.

1. **Legal basis:**

   PPL arrangement: TBZPP.07.130.2025, TBZPP.520.50.2026
   PANSA arrangement: OHP.633.177.2025.1.LW, OHP.633.105.2026.1.LW

2. **Description:**

   Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.

3. **Location:**

   ul. Jutrzenki 106F
   OLS location: inner horizontal surface.

   Location relative to approach path:
   Ż1 located 2145 m before THR 15 measuring along RCL and 743 m to the right of RWY 15 approach path.

   Coordinates:

   Ż1: 521132.6N 0205553.3E

4. **Elevations:**

   Maximum elevation:
   Ż1: 152 m/498.68 ft AMSL

5. **Expected time of operation:**

   till 31 DEC 2027.

6. **Obstacle marking/lighting:**

   Ż1: day – YES, night – YES.

VI.

1. **Podstawa prawna:**

   Uzgodnienie PPL: TBZPP.070.145.2025
   Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.228.2025.1.LW

2. **Opis:**

   Dźwigi stacjonarne Ż1, Ż2 oraz dźwig mobilny S1 stanowią przeszkody lotnicze.

3. **Lokalizacja:**

   ul. Ryżowa 36A
   Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

   Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
   Ż1/S1 zlokalizowane 3427 m przed THR 11 mierząc wzdłuż RCL i 1297 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 11,
   Ż2 zlokalizowany 3382 m przed THR 11 mierząc wzdłuż RCL i 1248 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 11.

   Współrzędne:

   Ż1/S1: 521140,7N 0205431,7E
   Ż2: 521139,5N 0205433,4E

VI.

1. **Legal basis:**

   PPL arrangement: TBZPP.070.145.2025
   PANSA arrangement: OHP.633.228.2025.1.LW

2. **Description:**

   Construction cranes Ż1, Ż2 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

3. **Location:**

   ul. Ryżowa 36A
   OLS location: inner horizontal surface.

   Location relative to approach path:
   Ż1/S1 located 3427 m before THR 11 measuring along RCL and 1297 m to the left of RWY 11 approach path,
   Ż2 located 3382 m before THR 11 measuring along RCL and 1248 m to the left of RWY 11 approach path.

   Coordinates:

   Ż1/S1: 521140.7N 0205431.7E
   Ż2: 521139.5N 0205433.4E

4. **Wysokości:**

Maksymalna wysokość:
Ż2: 158,6 m/520,33 ft AMSL
S1: 168,8 m/553,80 ft AMSL

5. **Przewidywany czas pracy:**

do 31 DEC 2026.

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VII.

1. **Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: TBZPP.520.1.2026
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.1.2026.1.LW

2. **Opis:**

Dźwigi mobilne S1 oraz S2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. **Lokalizacja:**

ul. Opaczewska 310
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
S1 zlokalizowany 3138 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 2040 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
S2 zlokalizowany 3094 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 2011 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

S1: 521243,6N 0205737,6E
S2: 521241,9N 0205737,4E

4. **Wysokości:**

Maksymalna wysokość:
S1: 164,3 m/539,04 ft AMSL

5. **Przewidywany czas pracy:**

do 31 OCT 2026.

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

S1/S2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VIII.

1. **Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: TBZPP.520.7.2026
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.2.2026.1.LW

2. **Opis:**

Dźwigi stacjonarne Ż1, Ż2 oraz dźwigi mobilne S1, S2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. **Lokalizacja:**

ul. Wołoska 18 róg ul. Domaniewskiej
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowane 737 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2751 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż2/S2 zlokalizowane 764 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2695 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż1/S1: 521057,5N 0210013,7E
Ż2/S2: 521055,5N 0210013,8E

4. **Wysokości:**

Maksymalna wysokość:
Ż2: 174,9 m/573,81 ft AMSL
S2: 190 m/623,35 ft AMSL

5. **Przewidywany czas pracy:**

do 31 DEC 2026.

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2/S2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Elevations:

Maximum elevation:
Ż2: 158.6 m/520.33 ft AMSL
S1: 168.8 m/553.80 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 DEC 2026.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES,
Ż2: day – YES, night – YES.

VII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.520.1.2026
PANSA arrangement: OHP.633.1.2026.1.LW

Description:

Mobile cranes S1 and S2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Opaczewska 310
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
S1 located 3138 m before THR 15 measuring along RCL and 2040 m to the left of RWY 15 approach path,
S2 located 3094 m before THR 15 measuring along RCL and 2011 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

S1: 521243.6N 0205737.6E
S2: 521241.9N 0205737.4E

Elevations:

Maximum elevation:
S1: 164.3 m/539.04 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 OCT 2026.

Obstacle marking/lighting:

S1/S2: day – YES, night – YES.

VIII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.520.7.2026
PANSA arrangement: OHP.633.2.2026.1.LW

Description:

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

Location:

ul. Wołoska 18 corner of ul. Domaniewska
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 737 m before THR 29 measuring along RCL and 2751 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż2/S2 located 764 m before THR 29 measuring along RCL and 2695 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 521057.5N 0210013.7E
Ż2/S2: 521055.5N 0210013.8E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż2: 174.9 m/573.81 ft AMSL
S2: 190 m/623.35 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 DEC 2026.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES,
Ż2/S2: day – YES, night – YES.

IX.

1. **Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: TBZPP.520.8.2026
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.11.2026.1.LW

2. **Opis:**

Dźwig stacjonarny Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. **Lokalizacja:**

ul. Tomcia Palucha 33
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 11.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 4024 m przed THR 11 mierząc wzdłuż RCL i 297 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 11.

Współrzędne:

Ż1: 521120,1N 0205341,9E

4. **Wysokości:**

Maksymalna wysokość:
Ż1: 151 m/495,40 ft AMSL

5. **Przewidywany czas pracy:**

do 16 FEB 2027.

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

IX.

1. **Legal basis:**

PPL arrangement: TBZPP.520.8.2026
PANSA arrangement: OHP.633.11.2026.1.LW

2. **Description:**

Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.

3. **Location:**

ul. Tomcia Palucha 33
OLS location: RWY 11 approach surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 4024 m before THR 11 measuring along RCL and 297 m to the left of RWY 11 approach path.

Coordinates:

Ż1: 521120.1N 0205341.9E

4. **Elevations:**

Maximum elevation:
Ż1: 151 m/495.40 ft AMSL

5. **Expected time of operation:**

till 16 FEB 2027.

6. **Obstacle marking/lighting:**

Ż1: day – YES, night – YES.

X.

1. **Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: TBZPP.520.9.2026
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.18.2026.1.LW

2. **Opis:**

Dźwig stacjonarny Ż1 oraz dźwig mobilny S1 stanowią przeszkody lotnicze.

3. **Lokalizacja:**

ul. Bohaterów Września 12
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowane 3087 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 2077 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1/S1: 521242,7N 0205740,6E

4. **Wysokości:**

Maksymalna wysokość:
Ż1: 159 m/521,65 ft AMSL
S1: 167 m/547,89 ft AMSL

5. **Przewidywany czas pracy:**

do 30 DEC 2026.

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

X.

1. **Legal basis:**

PPL arrangement: TBZPP.520.9.2026
PANSA arrangement: OHP.633.18.2026.1.LW

2. **Description:**

Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

3. **Location:**

ul. Bohaterów Września 12
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 3087 m before THR 15 measuring along RCL and 2077 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 521242.7N 0205740.6E

4. **Elevations:**

Maximum elevation:
Ż1: 159 m/521.65 ft AMSL
S1: 167 m/547.89 ft AMSL

5. **Expected time of operation:**

till 30 DEC 2026.

6. **Obstacle marking/lighting:**

Ż1/S1: day – YES, night – YES.

XI.

1. **Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: TBZPP.520.12.2026
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.23.2026.1.LW

2. **Opis:**

Dźwig stacjonarny Ż2 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. **Lokalizacja:**

ul. Równoległa 16 E/G
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż2 zlokalizowany 2180 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 287 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż2: 521149,4N 0205640,2E

4. **Wysokości:**

Maksymalna wysokość:
Ż2: 150,12 m/492,51 ft AMSL

XI.

1. **Legal basis:**

PPL arrangement: TBZPP.520.12.2026
PANSA arrangement: OHP.633.23.2026.1.LW

2. **Description:**

Construction crane Ż2 is an aeronautical obstacle.

3. **Location:**

ul. Równoległa 16 E/G
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:
Ż2 located 2180 m before THR 15 measuring along RCL and 287 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż2: 521149.4N 0205640.2E

4. **Elevations:**

Maximum elevation:
Ż2: 150.12 m/492.51 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 30 MAR 2027.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.520.17.2026
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.38.2026.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż2 oraz dźwigi mobilne S1, S2 oraz S3 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Wołoska 7
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowane 529 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2624 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
Ż2/S2 zlokalizowane 561 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2655 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S3 zlokalizowany 586 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2618 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż1/S1:	521056,6N	0210000,7E
Ż2/S2:	521057,0N	0210003,2E
S3:	521055,6N	0210003,6E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 165 m/541,33 ft AMSL
S1: 185 m/606,95 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 MAR 2027.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż2/S2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
S3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XIII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.520.20.2026
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.49.2026.1.LW

2. Opis:

Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Orzechowa
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1386 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 213 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż2 zlokalizowany 1431 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 193 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

Ż1:	521119,1N	0205636,8E
Ż2:	521120,7N	0205636,6E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż2: 152 m/498,68 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 24 APR 2027.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Expected time of operation:

till 30 MAR 2027.

Obstacle marking/lighting:

Ż2: day – YES, night – YES.

XII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.520.17.2026
PANSA arrangement: OHP.633.38.2026.1.LW

Description:

Construction cranes Ż1, Ż2 and mobile cranes S1, S2, S3 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Wołoska 7
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 529 m before THR 29 measuring along RCL and 2624 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż2/S2 located 561 m before THR 29 measuring along RCL and 2655 m to the right of RWY 29 approach path,
S3 located 586 m before THR 29 measuring along RCL and 2618 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1:	521056.6N	0210000.7E
Ż2/S2:	521057.0N	0210003.2E
S3:	521055.6N	0210003.6E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 165 m/541.33 ft AMSL
S1: 185 m/606.95 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 MAR 2027.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES,
Ż2/S2: day – YES, night – YES,
S3: day – YES, night – YES.

XIII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.520.20.2026
PANSA arrangement: OHP.633.49.2026.1.LW

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Orzechowa
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:
Ż1 located 1386 m before THR 15 measuring along RCL and 213 m to the right of RWY 15 approach path,
Ż2 located 1431 m before THR 15 measuring along RCL and 193 m to the right of RWY 15 approach path.

Coordinates:

Ż1:	521119.1N	0205636.8E
Ż2:	521120.7N	0205636.6E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż2: 152 m/498.68 ft AMSL

Expected time of operation:

till 24 APR 2027.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/Ż2: day – YES, night – YES.

XIV.

1. **Podstawa prawna:**

   Uzgodnienie PPL: TBZPP.520.26.2026
   Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.61.2026.1.LW

2. **Opis:**

   Dźwig stacjonarny Ż1 oraz dźwig mobilny S1 stanowią przeszkody lotnicze.

3. **Lokalizacja:**

   ul. Oleńki 14, Dawidy Bankowe
   Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

   Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
   Ż1/S1 zlokalizowane 1500 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 2338 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33.

   Współrzędne:

   Ż1/S1: 520757,9N 0205725,8E

4. **Wysokości:**

   Maksymalna wysokość:
   Ż1: 155 m/508,52 ft AMSL
   S1: 165 m/541,33 ft AMSL

5. **Przewidywany czas pracy:**

   do 30 MAY 2028.

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

   Ż1/S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XIV.

1. **Legal basis:**

   PPL arrangement: TBZPP.520.26.2026
   PANSA arrangement: OHP.633.61.2026.1.LW

2. **Description:**

   Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

3. **Location:**

   ul. Oleńki 14, Dawidy Bankowe
   OLS location: inner horizontal surface.

   Location relative to approach path:
   Ż1/S1 located 1500 m before THR 33 measuring along RCL and 2338 m to the left of RWY 33 approach path.

   Coordinates:

   Ż1/S1: 520757.9N 0205725.8E

4. **Elevations:**

   Maximum elevation:
   Ż1: 155 m/508.52 ft AMSL
   S1: 165 m/541.33 ft AMSL

5. **Expected time of operation:**

   till 30 MAY 2028.

6. **Obstacle marking/lighting:**

   Ż1/S1: day – YES, night – YES.

XV.

1. **Podstawa prawna:**

   Uzgodnienie PPL: TBZPP.07.107.2025
   Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.137.2025.1.LW

2. **Opis:**

   Dźwigi stacjonarne Ż1 i Ż2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. **Lokalizacja:**

   ul. Prosta 67
   Lokalizacja OLS: powierzchnia stożkowa.

   Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
   Ż1 zlokalizowany 3996 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 4340 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
   Ż2 zlokalizowany 4024 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 4314 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

   Współrzędne:

   Ż1: 521343,3N 0205903,0E
   Ż2: 521343,7N 0205901,1E

4. **Wysokości:**

   Maksymalna wysokość:
   Ż2: 288,39 m/946,15 ft AMSL

5. **Przewidywany czas pracy:**

   do 31 DEC 2026.

6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**

   Ż1/Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XV.

1. **Legal basis:**

   PPL arrangement: TBZPP.07.107.2025
   PANSA arrangement: OHP.633.137.2025.1.LW

2. **Description:**

   Construction cranes Ż1 and Ż2 are aeronautical obstacles.

3. **Location:**

   ul. Prosta 67
   OLS location: conical surface.

   Location relative to approach path:
   Ż1 located 3996 m before THR 15 measuring along RCL and 4340 m to the left of RWY 15 approach path,
   Ż2 located 4024 m before THR 15 measuring along RCL and 4314 m to the left of RWY 15 approach path.

   Coordinates:

   Ż1: 521343.3N 0205903.0E
   Ż2: 521343.7N 0205901.1E

4. **Elevations:**

   Maximum elevation:
   Ż2: 288.39 m/946.15 ft AMSL

5. **Expected time of operation:**

   till 31 DEC 2026.

6. **Obstacle marking/lighting:**

   Ż1/Ż2: day – YES, night – YES.

XVI.

1. **Podstawa prawna:**

   Uzgodnienie PPL: TBZPP.520.28.2026
   Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.69.2026.1.LW

2. **Opis:**

   Dźwig stacjonarny Ż2 oraz pompa do betonu PB stanowią przeszkody lotnicze.

3. **Lokalizacja:**

   ul. Robotnicza 11/13
   Lokalizacja OLS: powierzchnia przejściowa.

   Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
   Ż2 zlokalizowany 532 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 444 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

   Współrzędne:

   Ż2: 521051,2N 0205647,4E
   PB: w promieniu 35 m od Ż2

XVI.

1. **Legal basis:**

   PPL arrangement: TBZPP.520.28.2026
   PANSA arrangement: OHP.633.69.2026.1.LW

2. **Description:**

   Construction crane Ż2 and concrete pump PB are aeronautical obstacles.

3. **Location:**

   ul. Robotnicza 11/13
   OLS location: transition layer.

   Location relative to approach path:
   Ż2 located 532 m before THR 15 measuring along RCL and 444 m to the right of RWY 15 approach path.

   Coordinates:

   Ż2: 521051.2N 0205647.4E
   PB: in 35 m radius from Ż2

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż2: 147 m/482,28 ft AMSL
PB: 145 m/475,72 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 MAY 2027.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż2/PB: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XVII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.520.31.2026
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.83.2026.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż2 oraz dźwigi mobilne S1 i S2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Wyczółki
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 29.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż2 zlokalizowany 1670 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 122 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S1 zlokalizowany 1664 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 95 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29,
S2 zlokalizowany 1664 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 94 m po prawej stronie ścieżki podejścia RWY 29.

Współrzędne:

Ż2:	520927,5N	0210000,9E
S1:	520926,8N	0205959,7E
S2:	520926,8N	0205959,6E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż2: 137,12 m/449,86 ft AMSL
S2: 147,12 m/482,67 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 30 APR 2027.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

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

XVIII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.520.52.2026
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.108.2026.1.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż2 oraz dźwigi mobilne S1 i S2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. 1 Sierpnia, dz. nr 35/1
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
S1 zlokalizowany 703 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 2038 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15,
Ż2/S2 zlokalizowane 749 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 2086 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 15.

Współrzędne:

S1:	521134,1N	0205838,3E
Ż2/S2:	521136,0N	0205839,5E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż2: 157,3 m/516,07 ft AMSL
S2: 167,3 m/548,88 ft AMSL

Elevations:

Maximum elevation:
Ż2: 147 m/482.28 ft AMSL
PB: 145 m/475.72 ft AMSL

Expected time of operation:

till 31 MAY 2027.

Obstacle marking/lighting:

Ż2/PB: day – YES, night – YES.

XVII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.520.31.2026
PANSA arrangement: OHP.633.83.2026.1.LW

Description:

Construction crane Ż2 and mobile cranes S1 and S2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Wyczółki
OLS location: RWY 29 approach surface.

Location relative to approach path:
Ż2 located 1670 m before THR 29 measuring along RCL and 122 m to the right of RWY 29 approach path,
S1 located 1664 m before THR 29 measuring along RCL and 95 m to the right of RWY 29 approach path,
S2 located 1664 m before THR 29 measuring along RCL and 94 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż2:	520927.5N	0210000.9E
S1:	520926.8N	0205959.7E
S2:	520926.8N	0205959.6E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż2: 137.12 m/449.86 ft AMSL
S2: 147.12 m/482.67 ft AMSL

Expected time of operation:

till 30 APR 2027.

Obstacle marking/lighting:

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

XVIII.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.520.52.2026
PANSA arrangement: OHP.633.108.2026.1.LW

Description:

Construction crane Ż2 and mobile cranes S1 and S2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. 1 Sierpnia, plot No 35/1
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
S1 located 703 m before THR 15 measuring along RCL and 2038 m to the left of RWY 15 approach path,
Ż2/S2 located 749 m before THR 15 measuring along RCL and 2086 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:

S1:	521134.1N	0205838.3E
Ż2/S2:	521136.0N	0205839.5E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż2: 157.3 m/516.07 ft AMSL
S2: 167.3 m/548.88 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

S1: do 30 JUN 2028,
Ż2/S2: do 20 APR 2028.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

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

XIX.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TBZPP.520.58.2026
Uzgodnienie PAŻP: OHP.633.82.2026.2.LW

2. Opis:

Dźwig stacjonarny Ż3 oraz dźwig mobilny S3 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Zakładowa/Herbaciana, Zamienie
Lokalizacja OLS: powierzchnia stożkowa.

Lokalizacja względem ścieżki podejścia:
Ż3/S3 zlokalizowane 4091 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 2298 m po lewej stronie ścieżki podejścia RWY 33.

Współrzędne:

Ż3/S3: 520644,6N 0205832,2E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż3: 160,70 m/527,22 ft AMSL
S3: 173,93 m/570,63 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 30 APR 2027.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż3/S3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Patrz: załącznik graficzny.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 164/26.

- KONIEC -

Expected time of operation:

S1: till 30 JUN 2028,
Ż2/S2: till 20 APR 2028.

Obstacle marking/lighting:

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

XIX.

Legal basis:

PPL arrangement: TBZPP.520.58.2026
PANSA arrangement: OHP.633.82.2026.2.LW

Description:

Construction crane Ż3 and mobile crane S3 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Zakładowa/Herbaciana, Zamienie
OLS location: conical surface.

Location relative to approach path:
Ż3/S3 located 4091 m before THR 33 measuring along RCL and 2298 m to the left of RWY 33 approach path.

Coordinates:

Ż3/S3: 520644.6N 0205832.2E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż3: 160.70 m/527.22 ft AMSL
S3: 173.93 m/570.63 ft AMSL

Expected time of operation:

till 30 APR 2027.

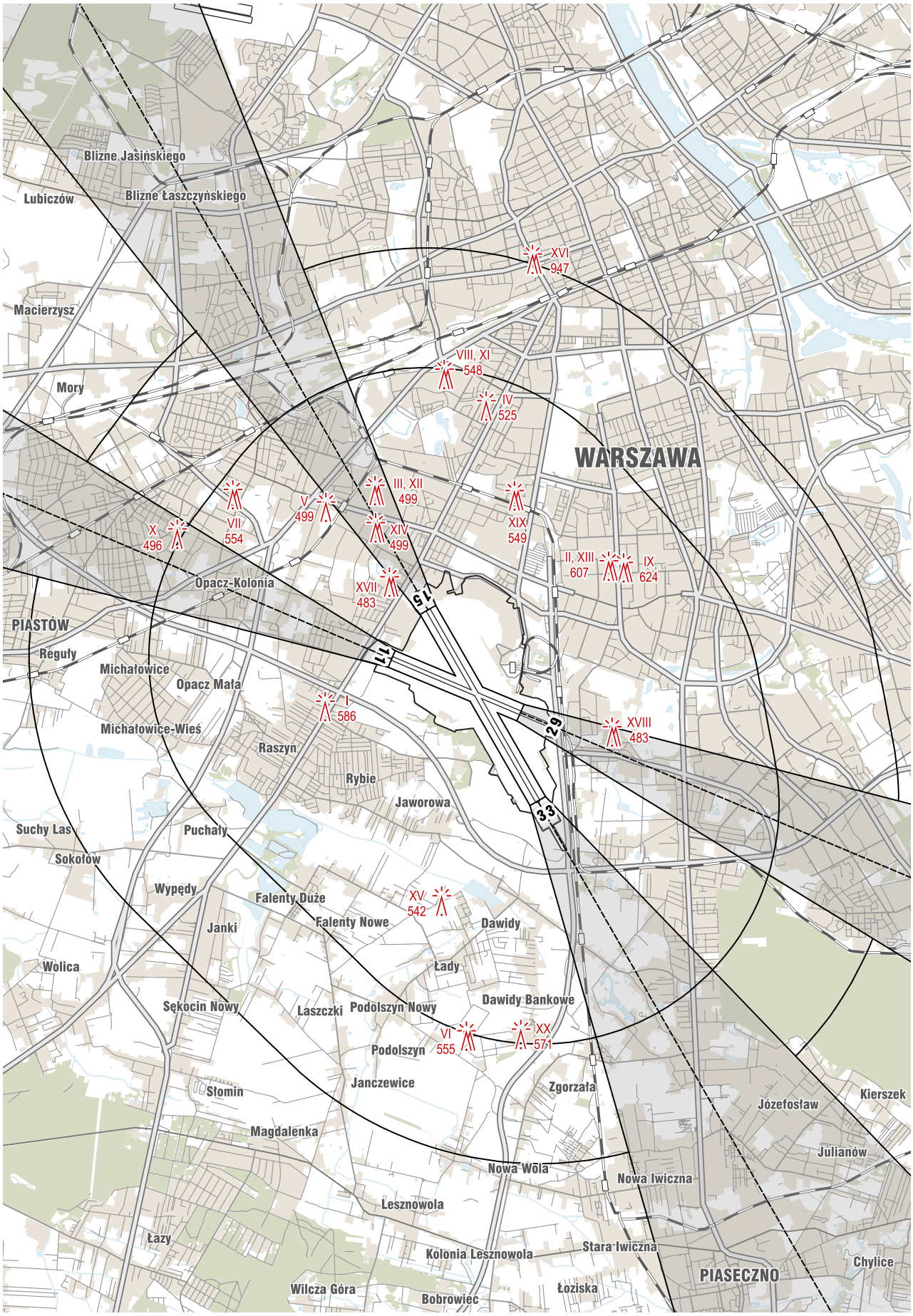
Obstacle marking/lighting:

Ż3/S3: day – YES, night – YES.

See: graphical Appendix.

This Supplement replaces SUP 164/26.

- END -



I - OBSTACLE NUMBER
586 - 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 181/26 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
29 OCT 2026	**26 NOV 2026**	**25 NOV 2027 EST**

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

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

Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie / Markings / LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
I. Grupa drzew/Group of trees	-	520850.80N	0205847.50E	25.75	380.08	NIE/NIE, NO/NO
II. Budynek/Building	-	521237.50N	0205836.40E	134.32	501.77	NIE/TAK, NO/YES

Patrz: załącznik graficzny.

See: graphical Appendix.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 150/26.

This Supplement replaces SUP 150/26.

- KONIEC -

- END -



I - OBSTACLE NUMBER
381 - 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 182/26 (AD 2 EPKT)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
29 OCT 2026	**26 NOV 2026**	**05 DEC 2028**

OGRANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI RWY NA LOTNISKU KATOWICE-PYRZOWICE (EPKT) W SEZONIE LETNIM S28 ORAZ ZIMOWYCH W27, W28

Z powodu planowanych prac konserwacyjno-remontowych na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) wystąpią czasowe ograniczenia w dostępności RWY.

1. TERMINY I CZAS (UTC)

a) 02 NOV - 07 DEC 2027
Planowany czas pracy: TUE 0620 - 1020.

b) 06 - 21 MAR 2028
Planowany czas pracy: MON, TUE 0620 - 1020.

c) 27 MAR - 25 APR 2028
Planowany czas pracy: MON, TUE, 0520 - 0920.

d) 02 MAY - 26 SEP 2028
Planowany czas pracy: TUE 0520 - 0920.

e) 02 - 24 OCT 2028
Planowany czas pracy: MON, TUE 0520 - 0920.

f) 30 OCT - 05 DEC 2028
Planowany czas pracy: MON, TUE 0620 - 1020.

Informacje na temat ograniczeń, ich wpływu na operacje lotnicze, a także szczegółowe godziny zamknięcia RWY będą publikowane w NOTAM w każdy piątek poprzedzający tydzień zamknięcia RWY.
Zastrzega się możliwość anulowania NOTAM o zamknięciu RWY ze względu na warunki atmosferyczne.

2. INFORMACJE DODATKOWE

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu:
Godziny pracy: H24
E-mail: dop@gtl.com.pl
Tel.: +48-32-392-7262
Tel. kom.: +48-602-746-066

- KONIEC -

RESTRICTIONS IN THE RWY AVAILABILITY AT KATOWICE-PYRZOWICE (EPKT) AERODROME DURING THE SUMMER SEASON S28 AND WINTER SEASONS W27, W28

Due to planned maintenance and renovation works at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome temporary restrictions in the RWY availability shall apply.

DATES AND TIME (UTC)

02 NOV - 07 DEC 2027
Planned working time: TUE 0620 - 1020.

06 - 21 MAR 2028
Planned working time: MON, TUE 0620 - 1020.

27 MAR - 25 APR 2028
Planned working time: MON, TUE, 0520 - 0920.

02 MAY - 26 SEP 2028
Planned working time: TUE 0520 - 0920.

02 - 24 OCT 2028
Planned working time: MON, TUE 0520 - 0920.

30 OCT - 05 DEC 2028
Planned working time: MON, TUE 0620 - 1020.

Information on the restrictions, their impact on air traffic and detailed hours of the RWY closure will be published by NOTAM every Friday preceding the week of the RWY closure.
The right is reserved to cancel a NOTAM on the RWY closure due to weather conditions.

ADDITIONAL INFORMATION

Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer:
Working hours: H24
E-mail: dop@gtl.com.pl
Phone: +48-32-392-7262
Mobile: +48-602-746-066

- END -

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 183/26 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date	Obowiązuje od / Effective from	Obowiązuje do / Effective to
29 OCT 2026	**26 NOV 2026**	**17 FEB 2027**

LOTY UAV JW 2031 - MOŻDZANY, SZEPIETOWO, SUWAŁKI, DŁUGOBÓR, KĄTY RYBACKIE

1. TERMIN

26 NOV 2026 - 17 FEB 2027

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

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

EPTR1046 (Możdzany)

Granice poziome:

1.	540541N	0215858E
2.	540534N	0220247E
3.	540409N	0220243E
4.	540345N	0220045E
5.	540434N	0215856E
1.	540541N	0215858E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: 1500 ft AMSL

EPTR1047 (Szepietowo)

Granice poziome:

1.	525126N	0223016E
2.	525215N	0223237E
3.	525139N	0223331E
4.	525051N	0223046E
1.	525126N	0223016E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: 1500 ft AMSL

EPTR1048 (Suwałki)

Granice poziome:

1.	540511N	0225712E
2.	540536N	0225805E
3.	540441N	0225923E
4.	540412N	0225826E
5.	540428N	0225717E
1.	540511N	0225712E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

UAV FLIGHTS OF MILITARY UNIT 2031 - MOŻDZANY, SZEPIETOWO, SUWAŁKI, DŁUGOBÓR, KĄTY RYBACKIE

DATE

26 NOV 2026 - 17 FEB 2027

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREAS

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

EPTR1046 (Możdzany)

Lateral limits:

1.	540541N	0215858E
2.	540534N	0220247E
3.	540409N	0220243E
4.	540345N	0220045E
5.	540434N	0215856E
1.	540541N	0215858E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 1500 ft AMSL

EPTR1047 (Szepietowo)

Lateral limits:

1.	525126N	0223016E
2.	525215N	0223237E
3.	525139N	0223331E
4.	525051N	0223046E
1.	525126N	0223016E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 1500 ft AMSL

EPTR1048 (Suwałki)

Lateral limits:

1.	540511N	0225712E
2.	540536N	0225805E
3.	540441N	0225923E
4.	540412N	0225826E
5.	540428N	0225717E
1.	540511N	0225712E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Górna granica: 1500 ft AMSL

EPTR1049 (Długobór)

Granice poziome:

1.	541421N	0195918E
2.	541325N	0200207E
3.	541213N	0195917E
4.	541309N	0195636E
1.	541421N	0195918E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: 1500 ft AMSL

EPTR1050 (Kąty Rybackie)

Granice poziome:

1.	542107N	0191726E
2.	541847N	0191530E
3.	541934N	0191045E
4.	542121N	0191425E
1.	542107N	0191726E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: 1500 ft AMSL

5. ORGANIZATOR

MIL. Numer telefonu do organizatora dostępny w AMC Polska.

6. INFORMACJE DODATKOWE

6.1 Strefy EPTR1046-1049 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności FIS WARSZAWA.

6.2 Strefa EPTR1050 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności FIS GDAŃSK.

6.3 Strefy EPTR1046-1050 podlegają procedurze zamawiania oraz aktywacji/ deaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 i 9.1 przez organizatora.

6.4 Loty w strefach należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów AIP Polska ENR 5.2.1.

6.5 Dzienne loty szkolne BVLOS z wykorzystaniem UAV 5x Dron Autel Evo lite 6K oraz 6x DJI AVATA 2 z maksymalnie czterema wylotami dziennie.

6.6 Strefa EPTS74A posiada priorytet nad strefą EPTR1046.

6.7 Strefa EPTS1B posiada priorytet nad strefą EPTR1049.

6.8 Strefy EPTR1050 i EPTR770 mogą być aktywne równocześnie. EPTR1050 jest dostępna do wykorzystania z wyłączeniem aktywnej strefy EPTR770. Loty w strefie EPTR1050 należy wykonywać z ominięciem aktywnej strefy EPTR770. Wlot do aktywnej strefy EPTR770 możliwy po uzgodnieniu z zarządzającym strefą i na zasadach przez niego ustalonych.

6.9 Strefa EPTR1048 i ATZ SUWAŁKI (EPSU) mogą być aktywne jednocześnie. Strefa EPTR1048 jest dostępna do wykorzystania z wyłączeniem aktywnego ATZ SUWAŁKI (EPSU). Loty w strefie EPTR1048 należy wykonywać z ominięciem aktywnego ATZ SUWAŁKI (EPSU). Wlot w aktywny ATZ SUWAŁKI (EPSU) możliwy za zgodą zarządzającego i na zasadach przez niego ustalonych.

6.10 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło GARDA lub RATOWNIK oraz o statusie HOSP, SAR, FFR i MEDEVAC w strefy należy koordynować bezpośrednio z organizatorem.

6.11 Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic stref 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.

6.12 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.

Upper limit: 1500 ft AMSL

EPTR1049 (Długobór)

Lateral limits:

1.	541421N	0195918E
2.	541325N	0200207E
3.	541213N	0195917E
4.	541309N	0195636E
1.	541421N	0195918E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 1500 ft AMSL

EPTR1050 (Kąty Rybackie)

Lateral limits:

1.	542107N	0191726E
2.	541847N	0191530E
3.	541934N	0191045E
4.	542121N	0191425E
1.	542107N	0191726E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 1500 ft AMSL

ORGANISER

MIL. Phone number to the organiser available from AMC Poland.

ADDITIONAL INFORMATION

EPTR1046-1049 areas are segregated from the area of responsibility of WARSZAWA FIS.

EPTR1050 area is segregated from the area of responsibility of GDAŃSK FIS.

EPTR1046-1050 areas are to be requested activated/deactivated by the organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 point 8 and 9.1.

Flights within the areas are to be conducted in accordance with provisions in AIP Poland ENR 5.2.1.

Daytime BVLOS UAV training flights will be conducted with the use of UAVs 5x Autel Evo Lite 6K drones and 6x DJI AVATA 2, with a maximum of four sorties a day.

EPTS74A area has priority over EPTR1046 area.

EPTS1B area has priority over EPTR1049 area.

EPTR1050 and EPTR770 areas can be active simultaneously. EPTR1050 area is available for use excluding active EPTR770 area. Flights within EPTR1050 are to be conducted bypassing active EPTR770 area. Entry into active EPTR770 area is possible upon permission from the area Administrator and in accordance with the conditions specified by the Administrator.

EPTR1048 area and SUWAŁKI (EPSU) ATZ can be active simultaneously. EPTR1048 area is available for use excluding active SUWAŁKI (EPSU) ATZ. Flights within EPTR1048 area are to be conducted bypassing active SUWAŁKI (EPSU) ATZ. Entry into SUWAŁKI (EPSU) ATZ is possible upon permission from the Administrator and in accordance with the conditions specified by the Administrator.

Entries of GARDA or RATOWNIK flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, FFR and MEDEVAC status flights into the areas are to be coordinated directly with the organiser.

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.

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.

6.13 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nieuruchomieniu się systemu Fail-Safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując:
- numer strefy lub jej część, w której nagle 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 Fail-Safe/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 of area or part thereof in which loss of contact occurred;
- time when the contact with UAV was lost;
- battery/fuel depletion time;
- 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.

6.14 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.

6.15 Użytkownik stref zapewnia łączność telefoniczną niezbędną do skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy AMC/ATS a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefach (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności stref. Właściwy numer jest obowiązkowo podawany do AMC Polska w momencie rozpoczęcia procedury aktywacji stref.

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 areas (UAV operators) who will be available during the entire period of area activity. The relevant number is obligatorily given to AMC Poland at the start of the areas activation procedure.

6.16 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.

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

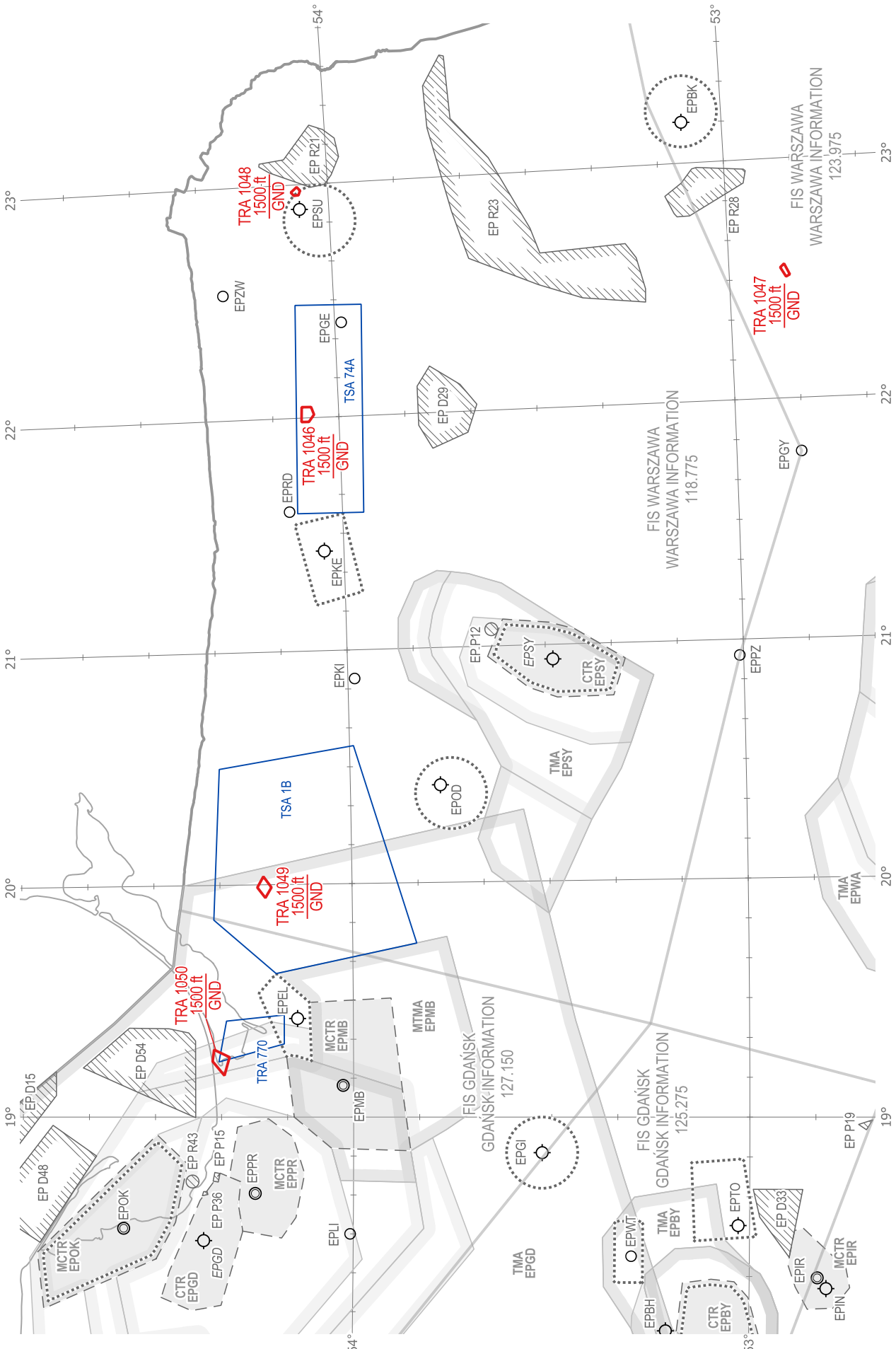
Detailed information on the actual activity time of the area will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: załącznik graficzny.

See: graphical Appendix.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS

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
29 OCT 2026	26 NOV 2026	AIRAC AMDT 12/26

ZAWARTOŚĆ ZMIANY

GEN:

- wycofanie różnic w stosunku do norm, zalecanych metod postępowania i procedur ICAO dotyczących Załącznika 19 ICAO - Zarządzanie bezpieczeństwem;
- aktualizacja dni ustawowo wolnych od pracy w 2027 roku;
- aktualizacja harmonogramu cyklu AIRAC w 2027 roku;
- aktualizacja opłat dla lotniska BYDGOSZCZ (EPBY);
- zmiany edytorskie.

ENR:

- wprowadzenie informacji o nowych przeszkodach lotniczych: Łódź (komin), Jarszewo (elektrownia wiatrowa);
- aktualizacja informacji o przeszkodzie lotniczej: Brzesko (komin);
- wycofanie informacji o przeszkodzie lotniczej: Słupsk (komin);
- zmiany edytorskie.

AD:

- aktualizacja opisu spraw dotyczących zwolnień, odstępstw, przypadków równoważnego poziomu bezpieczeństwa, specjalnych warunków, w tym ograniczeń w odniesieniu do korzystania z LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE;
- aktualizacja informacji o lotniskach:

1. KRAKÓW/Balice (EPKK) - monitorowanie hałasu lotniczego;

AMENDMENT CONTENTS

GEN:

- differences from ICAO standards, recommended practices and procedures for Annex 19 - Safety Management System withdrawn;
- the list of public holidays and non-working days for 2027 updated;
- the AIRAC cycle schedule for 2027 updated;
- the airport charges for BYDGOSZCZ aerodrome updated;
- editorial changes.

ENR:

- information on new aeronautical obstacles introduced: Łódź (chimney), Jarszewo (wind-power station);
- information on aeronautical obstacle updated: Brzesko (chimney);
- information on aeronautical obstacle withdrawn: Słupsk (chimney);
- editorial changes.

AD:

- description of cases involving exemptions, derogations, equivalent levels of safety, special conditions, and any limitations concerning the use of the aerodrome for LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE updated;
- information on the aerodromes updated:

1. KRAKÓW/Balice (EPKK) - monitoring the aviation noise;

2. KATOWICE - PYRZOWICE (EPKT) - temperatura odniesienia;

3. LUBLIN (EPLB) - mapa tras dolotowych i odlotowych VFR;

4. POZNAŃ/Ławica (EPPO) - temperatura odniesienia, środki załadowcze, urządzenia do odladzania;

5. RZESZÓW-JASIONKA (EPRZ) - redukowanie czasu zajętości RWY;

6. SZCZECIN/Goleniów (EPSC) - mapa operacyjna do lotów z widocznością;

7. LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) - dane kontaktowe, środki załadowcze, urządzenia naprawcze, handling, urządzenia do oczyszczania, poprzeczki zatrzymania, zezwolenia na start i lądowanie, procedury dotyczące kołowania, postój statków powietrznych, A-VDGS, wprowadzenie procedur usuwania oblodzenia poprzez Ice shedding, loty szkolne i techniczne, LVP, odległości dolotowe do lotniska, wprowadzenie mapy naziemnego ruchu lotniskowego - ICAO (Ice shedding positions);

8. ZIELONA GÓRA/Babimost (EPZG) - kołowanie i parkowanie statków powietrznych;

• zmiany edytorskie.

2. KATOWICE - PYRZOWICE (EPKT) - reference temperature;

3. LUBLIN (EPLB) - VFR Arrival and Departure Routes;

4. POZNAŃ/Ławica (EPPO) - reference temperature, cargo-handling facilities, de-icing facilities;

5. RZESZÓW-JASIONKA (EPRZ) - minimum RWY occupancy time;

6. SZCZECIN/Goleniów (EPSC) - Visual Operation Chart;

7. LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) - contact details, cargo-handling facilities, repair facilities, handling, clearing equipment, stop bars, take-off and landing clearances, taxiing procedures, parking of aircraft, A-VDGS, Ice shedding procedures introduced, training and technical flights, LVP, arrival distances to aerodrome, Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO (Ice shedding positions) introduced;

8. ZIELONA GÓRA/Babimost (EPZG) - taxiing and aircraft parking;

• editorial changes.

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
GEN 0.2 - 1	29 OCT 2026	GEN 0.2 - 1	26 NOV 2026
GEN 0.3 - 2	29 OCT 2026	GEN 0.3 - 2	26 NOV 2026
GEN 0.3 - 10	29 OCT 2026	GEN 0.3 - 10	26 NOV 2026
GEN 0.3 - 11	29 OCT 2026	GEN 0.3 - 11	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 1	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 1	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 2	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 2	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 3	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 3	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 4	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 4	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 5	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 5	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 6	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 6	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 7	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 7	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 8	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 8	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 9	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 9	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 10	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 10	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 11	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 11	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 12	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 12	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 13	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 13	26 NOV 2026
GEN 0.4 - 14	29 OCT 2026	GEN 0.4 - 14	26 NOV 2026
GEN 0.6 - 13	29 OCT 2026	GEN 0.6 - 13	26 NOV 2026
GEN 0.6 - 14	29 OCT 2026	GEN 0.6 - 14	26 NOV 2026
GEN 0.6 - 15	29 OCT 2026	GEN 0.6 - 15	26 NOV 2026
GEN 0.6 - 16	29 OCT 2026	GEN 0.6 - 16	26 NOV 2026
GEN 0.6 - 17	29 OCT 2026	GEN 0.6 - 17	26 NOV 2026
GEN 0.6 - 18	29 OCT 2026	GEN 0.6 - 18	26 NOV 2026

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
GEN 0.6 - 19	29 OCT 2026	GEN 0.6 - 19	26 NOV 2026
GEN 0.6 - 20	29 OCT 2026	GEN 0.6 - 20	26 NOV 2026
GEN 1.7 - 32	03 SEP 2026	GEN 1.7 - 32	26 NOV 2026
GEN 2.1 - 3	27 NOV 2025	GEN 2.1 - 3	26 NOV 2026
GEN 3.1 - 5	11 JUN 2026	GEN 3.1 - 5	26 NOV 2026
GEN 3.2 - 7	29 OCT 2026	GEN 3.2 - 7	26 NOV 2026
GEN 3.2 - 14	29 OCT 2026	GEN 3.2 - 14	26 NOV 2026
GEN 3.2 - 15	29 OCT 2026	GEN 3.2 - 15	26 NOV 2026
GEN 4.1.1 - 1	17 APR 2025	GEN 4.1.1 - 1	26 NOV 2026
GEN 4.1.1 - 2	17 APR 2025		
GEN 4.1.1 - 3	17 APR 2025		
GEN 4.1.1 - 4	17 APR 2025		
GEN 4.1.1 - 5	17 APR 2025		
GEN 4.1.1 - 6	17 APR 2025		
GEN 4.1.1 - 7	17 APR 2025		
GEN 4.1.1 - 8	17 APR 2025		
GEN 4.1.1 - 9	17 APR 2025		
GEN 4.1.1 - 10	17 APR 2025		
ENR 2.2.1 - 31	07 AUG 2025	ENR 2.2.1 - 31	26 NOV 2026
ENR 5 - 1	17 APR 2025		
ENR 6.1 - 1	01 OCT 2026	ENR 6.1 - 1	26 NOV 2026
AD 1.5.1 - 18	29 OCT 2026	AD 1.5.1 - 18	26 NOV 2026
AD 2 EPKK 1 - 22	01 OCT 2026	AD 2 EPKK 1 - 22	26 NOV 2026
AD 2 EPKK 1 - 23	01 OCT 2026	AD 2 EPKK 1 - 23	26 NOV 2026
AD 2 EPKK 1 - 24	01 OCT 2026	AD 2 EPKK 1 - 24	26 NOV 2026
AD 2 EPKK 1 - 25	01 OCT 2026	AD 2 EPKK 1 - 25	26 NOV 2026
AD 2 EPKK 1 - 26	01 OCT 2026	AD 2 EPKK 1 - 26	26 NOV 2026
AD 2 EPKK 1 - 27	01 OCT 2026	AD 2 EPKK 1 - 27	26 NOV 2026
AD 2 EPKK 1 - 28	01 OCT 2026	AD 2 EPKK 1 - 28	26 NOV 2026
AD 2 EPKK 1 - 29	01 OCT 2026	AD 2 EPKK 1 - 29	26 NOV 2026
AD 2 EPKK 1 - 30	01 OCT 2026	AD 2 EPKK 1 - 30	26 NOV 2026
AD 2 EPKK 1 - 31	01 OCT 2026	AD 2 EPKK 1 - 31	26 NOV 2026
AD 2 EPKT 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPKT 1 - 1	26 NOV 2026
AD 2 EPLB 1 - 17	27 NOV 2025	AD 2 EPLB 1 - 17	26 NOV 2026
AD 2 EPLB 13 - 1	22 JAN 2026	AD 2 EPLB 13 - 1	26 NOV 2026
AD 2 EPPO 1 - 1	01 OCT 2026	AD 2 EPPO 1 - 1	26 NOV 2026
AD 2 EPPO 1 - 3	01 OCT 2026	AD 2 EPPO 1 - 3	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 1 - 20	03 SEP 2026	AD 2 EPRZ 1 - 20	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 1 - 21	11 JUN 2026	AD 2 EPRZ 1 - 21	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 1 - 22	11 JUN 2026	AD 2 EPRZ 1 - 22	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 1 - 23	11 JUN 2026	AD 2 EPRZ 1 - 23	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 1 - 24	11 JUN 2026	AD 2 EPRZ 1 - 24	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 1 - 25	11 JUN 2026	AD 2 EPRZ 1 - 25	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 1 - 26	11 JUN 2026	AD 2 EPRZ 1 - 26	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 1 - 27	11 JUN 2026	AD 2 EPRZ 1 - 27	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 1 - 28	03 SEP 2026	AD 2 EPRZ 1 - 28	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 1 - 29	11 JUN 2026	AD 2 EPRZ 1 - 29	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 1 - 30	11 JUN 2026	AD 2 EPRZ 1 - 30	26 NOV 2026
AD 2 EPSC 13 - 1	19 FEB 2026	AD 2 EPSC 13 - 1	26 NOV 2026

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPWA 1 - 1	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 1 - 1	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 2	30 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 2	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 3	27 NOV 2025	AD 2 EPWA 1 - 3	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 4	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 1 - 4	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 6	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 1 - 6	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 7	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 1 - 7	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 8	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 1 - 8	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 9	11 JUN 2026	AD 2 EPWA 1 - 9	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 10	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 10	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 11	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 11	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 12	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 12	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 13	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 13	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 14	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 14	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 15	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 15	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 16	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 16	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 24	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 1 - 24	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 25	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 1 - 25	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 26	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 1 - 26	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 27	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 1 - 27	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 28	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 1 - 28	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 29	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 1 - 29	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 30	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 1 - 30	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 31	06 AUG 2026	AD 2 EPWA 1 - 31	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 32	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 32	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 33	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 33	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 34	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 34	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 35	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 35	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 36	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 36	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 37	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 37	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 38	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 38	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 39	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 39	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 40	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 40	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 41	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 41	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 42	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 42	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 43	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 43	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 44	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 44	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 45	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 45	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 46	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 46	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 47	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 47	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 48	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 48	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 49	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 49	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 50	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 50	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 51	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 51	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 52	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 52	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 53	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 53	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 54	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 54	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 55	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 55	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 56	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 56	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 57	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 57	26 NOV 2026

USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / REMOVE THE FOLLOWING PAGES		WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY / INSERT THE FOLLOWING PAGES	
AD 2 EPWA 1 - 58	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 58	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 59	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 59	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 60	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 60	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 61	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 61	26 NOV 2026
AD 2 EPWA 1 - 62	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 1 - 62	26 NOV 2026
		AD 2 EPWA 5 - 3	26 NOV 2026
AD 2 EPZG 1 - 14	06 AUG 2026	AD 2 EPZG 1 - 14	26 NOV 2026
AD 2 EPZG 1 - 15	06 AUG 2026	AD 2 EPZG 1 - 15	26 NOV 2026
AD 2 EPZG 1 - 16	06 AUG 2026	AD 2 EPZG 1 - 16	26 NOV 2026
AD 2 EPZG 1 - 17	06 AUG 2026	AD 2 EPZG 1 - 17	26 NOV 2026
AD 2 EPZG 1 - 18	06 AUG 2026	AD 2 EPZG 1 - 18	26 NOV 2026

1) NASTĘPUJĄCE NOTAM SĄ WPROWADZONE DO AIP POLSKA TĄ ZMIANĄ: N6033/26, N6516/26, P1700/26, U3575/26.

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

3) AIC POZOSTAJĄCE W MOCY:
01/24, 04/24, 07/24, 01/25, 01/26.

4) POPRAWKI RĘCZNE: PATRZ GEN 0.5.

5) WYKAZ WPROWADZONYCH ZMIAN DO AIP: PATRZ GEN 0.2.

1) THE FOLLOWING NOTAM ARE INCORPORATED INTO AIP POLAND WITH THIS AMENDMENT: D6033/26, D6516/26, A1700/26, E3575/26.

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

3) THE AIC REMAINING IN FORCE:
01/24, 04/24, 07/24, 01/25, 01/26.

4) HAND AMENDMENTS: SEE GEN 0.5.

5) ENTRY RECORD OF THE AMENDMENT: SEE GEN 0.2.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

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	AIS
AIRAC AMDT 05/25	17 APR 2025	15 MAY 2025	AIS
AIRAC AMDT 06/25	15 MAY 2025	12 JUN 2025	AIS
AIRAC AMDT 07/25	12 JUN 2025	10 JUL 2025	AIS
AIRAC AMDT 08/25	10 JUL 2025	07 AUG 2025	AIS
AIRAC AMDT 09/25	07 AUG 2025	04 SEP 2025	AIS
AIRAC AMDT 10/25	04 SEP 2025	02 OCT 2025	AIS
AIRAC AMDT 11/25	02 OCT 2025	30 OCT 2025	AIS
AIRAC AMDT 12/25	30 OCT 2025	27 NOV 2025	AIS
AIRAC AMDT 01/26	25 DEC 2025	22 JAN 2026	AIS
AIRAC AMDT 02/26	22 JAN 2026	19 FEB 2026	AIS
AIRAC AMDT 03/26	19 FEB 2026	19 MAR 2026	AIS
AIRAC AMDT 04/26	19 MAR 2026	16 APR 2026	AIS
AIRAC AMDT 05/26	16 APR 2026	14 MAY 2026	AIS
AIRAC AMDT 06/26	14 MAY 2026	11 JUN 2026	AIS
AIRAC AMDT 07/26	11 JUN 2026	09 JUL 2026	AIS
AIRAC AMDT 08/26	09 JUL 2026	06 AUG 2026	AIS
AIRAC AMDT 09/26	06 AUG 2026	03 SEP 2026	AIS
AIRAC AMDT 10/26	03 SEP 2026	01 OCT 2026	AIS
AIRAC AMDT 11/26	01 OCT 2026	29 OCT 2026	AIS
AIRAC AMDT 12/26	29 OCT 2026	26 NOV 2026	AIS

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

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
89/24	Procedury współdecydowania w porcie lotniczym (A-CDM) na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Airport collaborative decision making (A-CDM) procedures at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**11 JUL 2024 31 JUL 2026 EST**	**09 JUL 2026**
97/24	Prace budowlane na lotnisku Wrocław-Strachowice (EPWR) Construction works at Wrocław-Strachowice (EPWR) aerodrome	**AD 2 EPWR**	**11 JUL 2024 21 APR 2026 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**	**06 AUG 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**	**11 JUN 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**	**29 OCT 2026**
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**	**29 OCT 2026**
70/25	Loty szkolne i treningowe UAV w rejonie Dąbrówki UAV training flights in the vicinity of Dąbrówka	**ENR 5**	**12 JUN 2025 11 JUN 2026**	**11 JUN 2026**
72/25	Wojskowe szkolenie lotnicze / loty UAV Military flight training / UAV flights	**ENR 5**	**12 JUN 2025 10 JUN 2026**	**11 JUN 2026**
80/25	Oddanie do użytku TWY B1 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) TWY B1 at Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome put into operational use	**AD 2 EPWA**	**12 JUN 2025 30 JUN 2026 EST**	**06 AUG 2026**
81/25	Ograniczenie w polu ruchu naziemnego na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Restriction within movement area at Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome	**AD 2 EPWA**	**12 JUN 2025 30 JUN 2026 EST**	**11 JUN 2026**
83/25	Ograniczenie w holowaniu statków powietrznych na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Aircraft towing restriction at Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome	**AD 2 EPWA**	**12 JUN 2025 30 JUN 2026 EST**	**06 AUG 2026**
101/25	Ograniczenia na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Restrictions at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	**AD 2 EPWA**	**07 AUG 2025 30 APR 2026 EST**	
105/25	Strefa czasowo wydzielona w rejonie Białogardu Temporary segregated area in the vicinity of Białogard	**ENR 5**	**04 SEP 2025 02 SEP 2026**	**03 SEP 2026**
107/25	Budowa obiektu radionawigacyjnego ILS/DME oraz nowe przeszkody w pasie drogi startowej 08/26 na lotnisku Bydgoszcz (EPBY) Construction of ILS/DME facility and new obstacles on runway strip 08/26 at Bydgoszcz (EPBY) aerodrome	**AD 2 EPBY**	**04 SEP 2025 10 JUN 2026 EST**	**09 JUL 2026**
123/25	Działalność wojskowa Military activity	**ENR 5**	**02 OCT 2025 05 OCT 2026**	**01 OCT 2026**
125/25	Skoki spadochronowe i loty UAV JW 4101 - Turawa Parachute jumping and UAV flights of Military Unit 4101 - Turawa	**ENR 5**	**02 OCT 2025 30 SEP 2026**	**01 OCT 2026**
126/25	Nowa przeszkoda lotnicza w rejonie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) New aeronautical obstacle in the vicinity of Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) aerodrome	**AD 2 EPGD**	**02 OCT 2025 30 OCT 2026 EST**	
136/25	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**	**27 NOV 2025 31 DEC 2027**	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
137/25	Rozbudowa infrastruktury na lotnisku Wrocław - Strachowice (EPWR) - FAZA I Development of infrastructure at Wrocław - Strachowice (EPWR) aerodrome - PHASE I	**AD 2 EPWR**	**05 DEC 2025 31 DEC 2026 EST**	**09 JUL 2026**
138/25	Rozbudowa infrastruktury na lotnisku Wrocław - Strachowice (EPWR) - FAZA II Development of infrastructure at Wrocław - Strachowice (EPWR) aerodrome - PHASE II	**AD 2 EPWR**	**31 DEC 2025 31 DEC 2026 EST**	**09 JUL 2026**
02/26	Prace budowlane na lotnisku Katowice - Pyrzowice (EPKT) Construction works at Katowice - Pyrzowice (EPKT) aerodrome	**AD 2 EPKT**	**22 JAN 2026 31 DEC 2026 EST**	
03/26	Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby działalności lotnictwa ogólnego - Szczera Polana Temporary reserved area for purposes of general aviation activity - Szczera Polana	**ENR 5**	**22 JAN 2026 10 JUN 2026**	**11 JUN 2026**
04/26	Loty testowe UAV UAV test flights	**ENR 5**	**22 JAN 2026 10 JUN 2026**	**11 JUN 2026**
07/26	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice - Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S27 Restrictions in the RWY availability at Katowice - Pyrzowice (EPKT) aerodrome during the summer season S27	**AD 2 EPKT**	**22 JAN 2026 28 OCT 2027**	
09/26	Loty wojskowych UAV typu MALE oraz HALE Military MALE and HALE UAV flights	**ENR 5**	**23 JAN 2026 20 JAN 2027**	
10/26	Szkolenie lotnicze 23. Pułku Artylerii - Bolesławiec Flight training of the 23rd Artillery Regiment - Bolesławiec	**ENR 5**	**22 JAN 2026 30 NOV 2026**	
11/26	Szkolenie spadochronowe 6. Brygady Powietrznodesantowej Parachuting training of the 6th Airborne Brigade	**ENR 5**	**22 JAN 2026 30 NOV 2026**	
13/26	Prace budowlane na Lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Construction works at Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome	**AD 2 EPWA**	**22 JAN 2026 31 JAN 2027 EST**	**06 AUG 2026**
15/26	Skoki spadochronowe i loty UAV JW 4101 w rejonie Jury Krakowsko-Częstochowskiej Parachute jumping and UAV flights of Military Unit 4101 in the vicinity of Jura Krakowsko-Częstochowska	**ENR 5**	**22 JAN 2026 25 NOV 2026**	**26 NOV 2026**
16/26	Zmiana parametrów PCN dla APN na Lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Change of PCN parameters for APN at Chopina w Warszawie (EPWA) aerodrome	**AD 2 EPWA**	**22 JAN 2026 31 MAY 2026 EST**	**06 AUG 2026**
17/26	SKOKI SPADOCHRONOWE NA LOTNISKU DĘBLIN (EPDE) PARACHUTE JUMPING AT DĘBLIN (EPDE) AERODROME	**ENR 5**	**11 MAR 2026 23 OCT 2026**	**24 OCT 2026**
19/26	SZKOLENIE LOTNICZE - WIELBARK FLIGHT TRAINING - WIELBARK	**ENR 5**	**19 FEB 2026 30 NOV 2026**	
21/26	OGRANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI RWY NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY (EPGD) W SEZONIE LETNIM S26 RESTRICTIONS ON RWY AVAILABILITY AT GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY (EPGD) AERODROME DURING THE SUMMER SEASON S26	**AD 2 EPGD**	**19 FEB 2026 06 AUG 2026**	**07 AUG 2026**
23/26	NOWA PRZESZKODA LOTNICZA W REJONIE LOTNISKA WARSZAWA/ MODLIN (EPMO) NEW AERONAUTICAL OBSTACLE IN THE VICINITY OF WARSZAWA/ MODLIN (EPMO) AERODROME	**AD 2 EPMO**	**19 MAR 2026 31 DEC 2026 EST**	
24/26	STREFA CZASOWO REZERWOWANA NA POTRZEBY DZIAŁALNOŚCI LOTNICTWA OGÓLNEGO - OLESZYCE TEMPORARY RESERVED AREA FOR PURPOSES OF GENERAL AVIATION ACTIVITY - OLESZYCE	**ENR 5**	**19 MAR 2026 20 JAN 2027**	**11 JUN 2026**

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
133/26	SZKOLENIE LOTNICZE UAV JW 3390 - POŁOMIA UAV FLIGHT TRAINING OF MILITARY UNIT 3390 - POŁOMIA	**ENR 5**	**06 AUG 2026 17 FEB 2027**	
134/26	LOTY UAV W REJONIE ZIELNOWA UAV FLIGHTS IN THE VICINITY OF ZIELNOWO	**ENR 5**	**06 AUG 2026 14 APR 2027**	
135/26	POKAZY LOTNICZE – PŁOCKI PIKNIK LOTNICZY PŁOCKI PIKNIK LOTNICZY – AIR SHOW	**ENR 5**	**06 AUG 2026 09 AUG 2026**	**10 AUG 2026**
136/26	PRACE BUDOWLANE NA LOTNISKU CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) CONSTRUCTION WORKS AT LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) AERODROME	**AD 2 EPWA**	**06 AUG 2026 31 JAN 2027 EST**	**01 OCT 2026**
137/26	ROZBUDOWA INFRASTRUKTURY NA LOTNISKU WROCŁAW-STRACHOWICE (EPWR) - FAZA IV DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE AT WROCŁAW-STRACHOWICE (EPWR) AERODROME - PHASE IV	**AD 2 EPWR**	**21 AUG 2026 31 DEC 2026 EST**	
138/26	SZKOLENIE SPADOCHRONOWE JW KOMANDOSÓW - LUBLINIEC PARACHUTE TRAINING OF COMMANDOS MILITARY UNIT - LUBLINIEC	**ENR 5**	**17 AUG 2026 24 AUG 2026**	**25 AUG 2026**
139/26	ĆWICZENIA WOJSKOWE W REJONIE LOTNISKA ŁASK (EPLK) MILITARY EXERCISES IN THE VICINITY OF ŁASK (EPLK) AERODROME	**ENR 5**	**06 AUG 2026 17 FEB 2027**	
140/26	SZKOLENIE LOTNICZE UAV 18. STOŁECZNEJ BRYGADY OBRONY TERYTORIALNEJ UAV FLIGHT TRAINING OF 18TH CAPITAL TERRITORIAL DEFENCE BRIGADE	**ENR 5**	**06 AUG 2026 17 FEB 2027**	
141/26	TRENINGI I POKAZ LOTNICZY W WARSZAWIE - ŚWIĘTO WOJSKA POLSKIEGO TRAININGS AND AIR SHOW IN WARSAW - POLISH ARMED FORCES DAY	**ENR 5**	**06 AUG 2026 15 AUG 2026**	**16 AUG 2026**
142/26	STREFA CZASOWO WYDZIELONA W REJONIE BIAŁOGARDU TEMPORARY SEGREGATED AREA IN THE VICINITY OF BIAŁOGARD	**ENR 5**	**03 SEP 2026 17 FEB 2027**	
143/26	XXVI BALONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA 2026 NA LOTNISKU KROSNO (EPKR) XXVI WORLD HOT AIR BALLOON CHAMPIONSHIP 2026 AT KROSNO (EPKR) AERODROME	**ENR 5**	**15 SEP 2026 26 SEP 2026**	**27 SEP 2026**
144/26	LOTY SZKOLNE UAV W REJONIE ZDUŃSKIEJ WOLI UAV TRAINING FLIGHTS IN THE VICINITY OF ZDUŃSKA WOLA	**ENR 5**	**03 SEP 2026 17 FEB 2027**	
145/26	ĆWICZENIE WOJSKOWE NIEUSTRASZONY ORZEŁ 26 FEARLESS EAGLE 26 MILITARY EXERCISE	**ENR 5**	**14 SEP 2026 23 SEP 2026**	**24 SEP 2026**
146/26	DZIAŁALNOŚĆ WOJSKOWA W REJONIE SZPROTAWY, GŁOGOWA, PRZYBOROWA I KRZEPIC MILITARY ACTIVITY IN THE VICINITY OF SZPROTAWA, GŁOGÓW, PRZYBORÓW AND KRZEPICE	**ENR 5**	**01 OCT 2026 17 FEB 2027**	
147/26	POKAZY LOTNICZE - SKRZYDŁA NAD KAZIMIERZEM AIR SHOW - SKRZYDŁA NAD KAZIMIERZEM	**ENR 5**	**12 SEP 2026 13 SEP 2026**	**14 SEP 2026**
148/26	ODDANIE DO UŻYTKU TWY UO ORAZ REKONFIGUROWANYCH STANOWISK POSTOJOWYCH NA APN 3 NA LOTNISKU CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) TWY UO AND RECONFIGURED AIRCRAFT STANDS ON APN 3 PUT INTO USE AT LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) AERODROME	**AD 2 EPWA**	**03 SEP 2026 30 SEP 2027 EST**	
149/26	TYMCZASOWE PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) AERODROME	**AD 2 EPWA**	**03 SEP 2026 01 OCT 2026 EST**	**01 OCT 2026**

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
150/26	NOWE PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) NEW AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) AERODROME	**AD 2 EPWA**	**03 SEP 2026 15 APR 2027 EST**	**26 NOV 2026**
151/26	SZKOLENIE LOTNICZE UAV JW 5728 W REJONIE STRADOMIA, KONOPISK, GOLESZOWA, DĘBOWCA, WODZISŁAWA ŚLĄSKIEGO, BRUŚCA, GRODKOWA I PYSKOWIC UAV FLIGHT TRAINING OF MILITARY UNIT 5728 IN THE VICINITY OF STRADOM, KONOPISKA, GOLESZÓW, DĘBOWIEC, WODZISŁAW ŚLĄSKI, BRUSIEC, GRODKÓW AND PYSKOWICE	**ENR 5**	**03 SEP 2026 17 FEB 2027**	
152/26	SKOKI SPADOCHRONOWE JW 4101 W REJONIE BOLESŁAWCA, GRYFOWA, KLICZKOWA, GOZDNICY PARACHUTE JUMPING OF MILITARY UNIT 4101 IN THE VICINITY OF BOLESŁAWIEC, GRYFÓW, KLICZKÓW, GOZDNICA	**ENR 5**	**03 SEP 2026 06 SEP 2026**	**07 SEP 2026**
153/26	TYMCZASOWE ZAMKNIĘCIE TWY C1 NA LOTNISKU BYDGOSZCZ (EPBY) TEMPORARY CLOSURE OF TWY C1 AT BYDGOSZCZ (EPBY) AERODROME	**AD 2 EPBY**	**03 SEP 2026 20 JAN 2027 EST**	
154/26	LOTY UAV JW 4026 W REJONIE ELBLĄGA UAV FLIGHTS OF MILITARY UNIT 4026 IN THE AREA OF ELBLĄG	**ENR 5**	**16 OCT 2026 21 OCT 2026**	**22 OCT 2026**
155/26	SZKOLENIE LOTNICZE UAV JW 5724 - WYSKOKI UAV FLIGHT TRAINING OF MILITARY UNIT 5724 - WYSKOKI	**ENR 5**	**03 OCT 2026 14 FEB 2027**	
156/26	SZKOLENIE LOTNICZE UAV JW 4026 W REJONIE BIESZKOWIC UAV FLIGHT TRAINING OF MILITARY UNIT 4026 IN THE AREA OF BIESZKOWICE	**ENR 5**	**01 OCT 2026 17 FEB 2027**	
157/26	WOJSKOWE LOTY UAV W REJONIE KIELC MILITARY UAV FLIGHTS IN THE AREA OF KIELCE	**ENR 5**	**01 OCT 2026 17 FEB 2027**	
158/26	WOJSKOWE LOTY UAV W REJONIE SŁAWKOWA MILITARY UAV FLIGHTS IN THE AREA OF SŁAWKÓW	**ENR 5**	**01 OCT 2026 17 FEB 2027**	
159/26	ROZBUDOWA INFRASTRUKTURY NA LOTNISKU WROCŁAW-STRACHOWICE (EPWR) - FAZA V DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE AT WROCŁAW-STRACHOWICE (EPWR) AERODROME - PHASE V	**AD 2 EPWR**	**01 OCT 2026 31 DEC 2026 EST**	
160/26	TYMCZASOWE PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) AERODROME	**AD 2 EPWA**	**01 OCT 2026 29 OCT 2026 EST**	**29 OCT 2026**
161/26	SZKOLENIE LOTNICZE JW 2980 - RUBNO WIELKIE AERIAL TRAINING OF MILITARY UNIT 2980 - RUBNO WIELKIE	**ENR 5**	**01 OCT 2026 17 FEB 2027**	
162/26	SKOKI SPADOCHRONOWE I LOTY UAV - JEZIORO TURAWSKIE PARACHUTE JUMPING AND UAV FLIGHTS - TURAWSKIE LAKE	**ENR 5**	**05 OCT 2026 17 FEB 2027**	
163/26	SKOKI SPADOCHRONOWE - ŁĘCZYCA PARACHUTE JUMPING - ŁĘCZYCA	**ENR 5**	**20 OCT 2026 29 OCT 2026**	**29 OCT 2026**
164/26	TYMCZASOWE PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) AERODROME	**ENR 5**	**29 OCT 2026 26 NOV 2026 EST**	**26 NOV 2026**
165/26	LOTY UAV JW 2907 - WROCŁAW UAV FLIGHTS OF MILITARY UNIT 2907 - WROCŁAW	**ENR 5**	**10 NOV 2026 17 FEB 2027**	
166/26	LOTY UAV W REJONACH SUWAŁKI-TRAKISZKI ORAZ SOKÓŁKA-AUGUSTÓW UAV FLIGHTS IN THE VICINITY OF SUWAŁKI-TRAKISZKI AND SOKÓŁKA-AUGUSTÓW	**ENR 5**	**29 OCT 2026 31 DEC 2026**	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
167/26	LOTY WOJSKOWE UAV W REJONIE BRODNICY MILITARY UAV FLIGHTS IN THE AREA OF BRODNICA	**ENR 5**	**29 OCT 2026 17 FEB 2027**	
168/26	LOTY WOJSKOWE UAV W REJONIE NOWEGO DWORU MILITARY UAV FLIGHTS IN THE AREA OF NOWY DWÓR	**ENR 5**	**29 OCT 2026 17 FEB 2027**	
169/26	LOTY SZKOLNE UAV W REJONIE KRAPKOWIC UAV TRAINING FLIGHTS IN THE AREA OF KRAPKOWICE	**ENR 5**	**29 OCT 2026 17 FEB 2027**	
170/26	LOTY WOJSKOWE UAV W REJONIE ZŁOCIEŃCA MILITARY FLIGHTS IN THE AREA OF ZŁOCIENIEC	**ENR 5**	**29 OCT 2026 17 FEB 2027**	
171/26	SZKOLENIE UAV ORAZ SPADOCHRONOWO-DESANTOWE- WOJSŁAWICE, HORYSZÓW, TYSZOWCE UAV AND AIRBORNE PARACHUTE TRAINING-WOJSŁAWICE, HORYSZÓW, TYSZOWCE	**ENR 5**	**29 OCT 2026 17 FEB 2027**	
172/26	LOTY SZKOLENIOWE UAV JEDNOSTKI WOJSKOWEJ 4101 - ZEGRZE UAV TRAINING FLIGHTS OF MILITARY UNIT 4101 - ZEGRZE	**ENR 5**	**29 OCT 2026 17 FEB 2027**	
173/26	WOJSKOWE LOTY UAV W REJONIE DUSZNIK-ZDROJU MILITARY UAV FLIGHTS IN THE AREA OF DUSZNIKI-ZDRÓJ	**ENR 5**	**29 OCT 2026 17 FEB 2027**	
174/26	STREFY LOTÓW SZYBOWCOWYCH - LESZNO GLIDER FLIGHTS AREAS - LESZNO	**ENR 5**	**29 OCT 2026 20 JAN 2027**	
175/26	LOTY WOJSKOWE UAV W REJONIE ŁOMŻY MILITARY UAV FLIGHTS IN THE AREA OF ŁOMŻA	**ENR 5**	**26 NOV 2026 17 FEB 2027**	
176/26	PRACE BUDOWLANE NA LOTNISKU KATOWICE - PYRZOWICE (EPKT) CONSTRUCTION WORKS AT KATOWICE - PYRZOWICE (EPKT) AERODROME	**AD 2 EPKT**	**26 NOV 2026 31 MAR 2028 EST**	
177/26	PRACE BUDOWLANE NA LOTNISKU KRAKÓW/BALICE (EPKK) CONSTRUCTION WORKS AT KRAKÓW/BALICE (EPKK) AERODROME	**AD 2 EPKK**	**26 NOV 2026 20 JUL 2028 EST**	
178/26	REKONFIGURACJA APN 1 NA LOTNISKU WARSZAWA/MODLIN (EPMO) RECONFIGURATION OF APN 1 AT WARSZAWA/MODLIN (EPMO) AERODROME	**AD 2 EPMO**	**26 NOV 2026 31 DEC 2027**	
179/26	TYMCZASOWA PRZESZKODA LOTNICZA W REJONIE LOTNISKA POZNAŃ/ŁAWICA (EPPO) WPŁYWAJĄCA NA MINIMA I PARAMETRY WDROŻONYCH OPERACYJNIE PROCEDUR TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLE IN THE VICINITY OF POZNAŃ/ŁAWICA (EPPO) AERODROME AFFECTING THE MINIMA AND PARAMETERS OF OPERATIONALLY APPLICABLE PROCEDURES	**AD 2 EPPO**	**26 NOV 2026 03 AUG 2028 EST**	
180/26	TYMCZASOWE PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) AERODROME	**AD 2 EPWA**	**26 NOV 2026 21 JAN 2027 EST**	
181/26	NOWE PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) NEW AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) AERODROME	**AD 2 EPWA**	**26 NOV 2026 25 NOV 2027 EST**	
182/26	OGRANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI RWY NA LOTNISKU KATOWICE - PYRZOWICE (EPKT) W SEZONIE LETNIM S28 ORAZ ZIMOWYCH W27, W28 RESTRICTIONS IN THE RWY AVAILABILITY AT KATOWICE - PYRZOWICE (EPKT) AERODROME DURING THE SUMMER SEASON S28 AND WINTER SEASONS W27, W28	**AD 2 EPKT**	**26 NOV 2026 05 DEC 2028**	
183/26	LOTY UAV JW 2031 - MOŻDZANY, SZEPIETOWO, SUWAŁKI, DŁUGOBÓR, KĄTY RYBACKIE UAV FLIGHTS OF MILITARY UNIT 2031 - MOŻDZANY, SZEPIETOWO, SUWAŁKI, DŁUGOBÓR, KĄTY RYBACKIE	**ENR 5**	**26 NOV 2026 17 FEB 2027**	

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

GEN 0.4 LISTA KONTROLNA STRON AIP / CHECKLIST OF AIP PAGES

GEN 0		1.2 - 3	27 NOV 2025	1.7 - 20	11 JUN 2026
0.1 - 1	17 APR 2025	1.2 - 4	27 NOV 2025	1.7 - 21	11 JUN 2026
0.1 - 2	17 APR 2025	1.2 - 5	27 NOV 2025	1.7 - 22	11 JUN 2026
0.2 - 1	26 NOV 2026	1.2 - 6	27 NOV 2025	1.7 - 23	11 JUN 2026
0.3 - 1	29 OCT 2026	1.2 - 7	27 NOV 2025	1.7 - 24	11 JUN 2026
0.3 - 2	26 NOV 2026	1.2 - 8	27 NOV 2025	1.7 - 25	11 JUN 2026
0.3 - 3	03 SEP 2026	1.2 - 9	22 JAN 2026	1.7 - 26	11 JUN 2026
0.3 - 4	29 OCT 2026	1.2 - 10	22 JAN 2026	1.7 - 27	11 JUN 2026
0.3 - 5	29 OCT 2026	1.2 - 11	22 JAN 2026	1.7 - 28	03 SEP 2026
0.3 - 6	01 OCT 2026	1.2 - 12	22 JAN 2026	1.7 - 29	03 SEP 2026
0.3 - 7	01 OCT 2026	1.3 - 1	17 APR 2025	1.7 - 30	03 SEP 2026
0.3 - 8	29 OCT 2026	1.3 - 2	10 JUL 2025	1.7 - 31	29 OCT 2026
0.3 - 9	29 OCT 2026	1.3 - 3	10 JUL 2025	1.7 - 32	26 NOV 2026
0.3 - 10	26 NOV 2026	1.3 - 4	10 JUL 2025	1.7 - 33	03 SEP 2026
0.3 - 11	26 NOV 2026	1.3 - 5	10 JUL 2025	1.7 - 34	03 SEP 2026
0.4 - 1	26 NOV 2026	1.3 - 6	10 JUL 2025	1.7 - 35	03 SEP 2026
0.4 - 2	26 NOV 2026	1.3 - 7	10 JUL 2025		
0.4 - 3	26 NOV 2026	1.3 - 8	10 JUL 2025	**GEN 2**	
0.4 - 4	26 NOV 2026	1.4 - 1	03 SEP 2026	2.1 - 1	17 APR 2025
0.4 - 5	26 NOV 2026	1.4 - 2	17 APR 2025	2.1 - 2	03 SEP 2026
0.4 - 6	26 NOV 2026	1.4 - 3	04 SEP 2025	2.1 - 3	26 NOV 2026
0.4 - 7	26 NOV 2026	1.4 - 4	17 APR 2025	2.2 - 1	17 APR 2025
0.4 - 8	26 NOV 2026	1.4 - 5	10 JUL 2025	2.2 - 2	17 APR 2025
0.4 - 9	26 NOV 2026	1.4 - 6	10 JUL 2025	2.2 - 3	19 FEB 2026
0.4 - 10	26 NOV 2026	1.4 - 7	10 JUL 2025	2.2 - 4	19 FEB 2026
0.4 - 11	26 NOV 2026	1.4 - 8	10 JUL 2025	2.2 - 5	19 FEB 2026
0.4 - 12	26 NOV 2026	1.5 - 1	29 OCT 2026	2.2 - 6	19 FEB 2026
0.4 - 13	26 NOV 2026	1.5 - 2	29 OCT 2026	2.2 - 7	19 FEB 2026
0.4 - 14	26 NOV 2026	1.5 - 3	29 OCT 2026	2.2 - 8	19 FEB 2026
0.5 - 1	01 OCT 2026	1.5 - 4	29 OCT 2026	2.2 - 9	19 FEB 2026
0.5 - 2	01 OCT 2026	1.6 - 1	29 OCT 2026	2.2 - 10	19 FEB 2026
0.6 - 1	03 SEP 2026	1.6 - 2	29 OCT 2026	2.2 - 11	19 FEB 2026
0.6 - 2	14 MAY 2026	1.6 - 3	29 OCT 2026	2.2 - 12	19 FEB 2026
0.6 - 3	03 SEP 2026	1.6 - 4	29 OCT 2026	2.2 - 13	19 FEB 2026
0.6 - 4	14 MAY 2026	1.6 - 5	29 OCT 2026	2.2 - 14	19 FEB 2026
0.6 - 5	29 OCT 2026	1.6 - 6	29 OCT 2026	2.2 - 15	19 FEB 2026
0.6 - 6	14 MAY 2026	1.6 - 7	29 OCT 2026	2.2 - 16	19 FEB 2026
0.6 - 7	14 MAY 2026	1.6 - 8	29 OCT 2026	2.2 - 17	19 FEB 2026
0.6 - 8	14 MAY 2026	1.6 - 9	29 OCT 2026	2.2 - 18	19 FEB 2026
0.6 - 9	29 OCT 2026	1.7 - 1	11 JUN 2026	2.2 - 19	19 FEB 2026
0.6 - 10	29 OCT 2026	1.7 - 2	11 JUN 2026	2.2 - 20	19 FEB 2026
0.6 - 11	29 OCT 2026	1.7 - 3	11 JUN 2026	2.2 - 21	19 FEB 2026
0.6 - 12	29 OCT 2026	1.7 - 4	11 JUN 2026	2.2 - 22	19 FEB 2026
0.6 - 13	26 NOV 2026	1.7 - 5	11 JUN 2026	2.2 - 23	19 FEB 2026
0.6 - 14	26 NOV 2026	1.7 - 6	11 JUN 2026	2.2 - 24	19 FEB 2026
0.6 - 15	26 NOV 2026	1.7 - 7	11 JUN 2026	2.2 - 25	19 FEB 2026
0.6 - 16	26 NOV 2026	1.7 - 8	29 OCT 2026	2.2 - 26	19 FEB 2026
0.6 - 17	26 NOV 2026	1.7 - 9	11 JUN 2026	2.2 - 27	19 FEB 2026
0.6 - 18	26 NOV 2026	1.7 - 10	11 JUN 2026	2.2 - 28	19 FEB 2026
0.6 - 19	26 NOV 2026	1.7 - 11	11 JUN 2026	2.2 - 29	19 FEB 2026
0.6 - 20	26 NOV 2026	1.7 - 12	11 JUN 2026	2.2 - 30	19 FEB 2026
		1.7 - 13	11 JUN 2026	2.2 - 31	19 FEB 2026
GEN 1		1.7 - 14	11 JUN 2026	2.2 - 32	19 FEB 2026
1.1 - 1	16 APR 2026	1.7 - 15	11 JUN 2026	2.2 - 33	19 FEB 2026
1.1 - 2	16 APR 2026	1.7 - 16	11 JUN 2026	2.2 - 34	19 FEB 2026
1.1 - 3	16 APR 2026	1.7 - 17	11 JUN 2026	2.2 - 35	19 FEB 2026
1.2 - 1	17 APR 2025	1.7 - 18	11 JUN 2026	2.2 - 36	19 FEB 2026
1.2 - 2	27 NOV 2025	1.7 - 19	11 JUN 2026	2.2 - 37	19 FEB 2026

2.3 - 1	22 JAN 2026
2.3 - 2	22 JAN 2026
2.3 - 3	22 JAN 2026
2.3 - 4	19 MAR 2026
2.3 - 5	19 MAR 2026
2.3 - 6	19 MAR 2026
2.3 - 7	19 MAR 2026
2.3 - 8	19 MAR 2026
2.3 - 9	19 MAR 2026
2.3 - 10	19 MAR 2026
2.3 - 11	19 MAR 2026
2.3 - 12	19 MAR 2026
2.3 - 13	19 MAR 2026
2.4 - 1	02 OCT 2025
2.4 - 2	14 MAY 2026
2.4 - 3	14 MAY 2026
2.4 - 4	14 MAY 2026
2.4 - 5	16 APR 2026
2.4 - 6	02 OCT 2025
2.4 - 7	22 JAN 2026
2.4 - 8	02 OCT 2025
2.4 - 9	27 NOV 2025
2.4 - 10	02 OCT 2025
2.4 - 11	02 OCT 2025
2.4 - 12	02 OCT 2025
2.4 - 13	02 OCT 2025
2.4 - 14	02 OCT 2025
2.4 - 15	22 JAN 2026
2.4 - 16	02 OCT 2025
2.4 - 17	14 MAY 2026
2.4 - 18	27 NOV 2025
2.4 - 19	02 OCT 2025
2.5 - 1	03 SEP 2026
2.5 - 2	11 JUN 2026
2.5 - 3	03 SEP 2026
2.5 - 4	03 SEP 2026
2.6 - 1	17 APR 2025
2.6 - 2	17 APR 2025
2.7 - 1	16 APR 2026
2.7 - 2	16 APR 2026
2.7 - 3	16 APR 2026
2.7 - 4	16 APR 2026
2.7 - 5	16 APR 2026
GEN 3	
3.1 - 1	30 OCT 2025
3.1 - 2	11 JUN 2026
3.1 - 3	11 JUN 2026
3.1 - 4	11 JUN 2026
3.1 - 5	26 NOV 2026
3.1 - 6	04 SEP 2025
3.1 - 7	19 FEB 2026
3.1 - 8	19 FEB 2026
3.1 - 9	19 FEB 2026
3.1 - 10	19 FEB 2026
3.2 - 1	03 SEP 2026
3.2 - 2	17 APR 2025
3.2 - 3	15 MAY 2025
3.2 - 4	09 JUL 2026
3.2 - 5	15 MAY 2025
3.2 - 6	29 OCT 2026
3.2 - 7	26 NOV 2026
3.2 - 8	29 OCT 2026
3.2 - 9	29 OCT 2026
3.2 - 10	01 OCT 2026
3.2 - 11	29 OCT 2026
3.2 - 12	03 SEP 2026
3.2 - 13	01 OCT 2026
3.2 - 14	26 NOV 2026
3.2 - 15	26 NOV 2026
3.2 - 16	29 OCT 2026
3.2 - 17	29 OCT 2026
3.2 - 18	03 SEP 2026
3.3 - 1	01 OCT 2026
3.3 - 2	01 OCT 2026
3.3 - 3	01 OCT 2026
3.3 - 4	01 OCT 2026
3.3 - 5	01 OCT 2026
3.3 - 6	01 OCT 2026
3.3 - 7	01 OCT 2026
3.4 - 1	17 APR 2025
3.4 - 2	09 JUL 2026
3.4 - 3	09 JUL 2026
3.4 - 4	09 JUL 2026
3.4 - 5	11 JUN 2026
3.4 - 6	11 JUN 2026
3.4 - 7	11 JUN 2026
3.4 - 8	11 JUN 2026
3.5 - 1	09 JUL 2026
3.5 - 2	29 OCT 2026
3.5 - 3	09 JUL 2026
3.5 - 4	09 JUL 2026
3.5 - 5	09 JUL 2026
3.5 - 6	09 JUL 2026
3.5 - 7	09 JUL 2026
3.5 - 8	09 JUL 2026
3.5 - 9	09 JUL 2026
3.5 - 10	09 JUL 2026
3.5 - 11	09 JUL 2026
3.5 - 12	09 JUL 2026
3.5 - 13	09 JUL 2026
3.5 - 14	09 JUL 2026
3.5 - 15	29 OCT 2026
3.5 - 16	09 JUL 2026
3.5 - 17	09 JUL 2026
3.5 - 18	09 JUL 2026
3.5 - 19	09 JUL 2026
3.5 - 20	09 JUL 2026
3.5 - 21	09 JUL 2026
3.5 - 22	29 OCT 2026
3.5 - 23	09 JUL 2026
3.5.1 - 1	16 APR 2026
3.5.2 - 1	16 APR 2026
3.6 - 1	03 SEP 2026
3.6 - 2	03 SEP 2026
3.6 - 3	03 SEP 2026
3.6 - 4	19 FEB 2026
3.6 - 5	15 MAY 2025
3.6 - 6	03 SEP 2026
3.7 - 1	19 FEB 2026
GEN 4	
4.1 - 1	03 SEP 2026
4.1.1 - 1	26 NOV 2026
4.1.2 - 1	17 APR 2025
4.1.3 - 1	17 APR 2025
4.1.4 - 1	17 APR 2025
4.1.5 - 1	17 APR 2025
4.1.5 - 2	17 APR 2025
4.1.5 - 3	17 APR 2025
4.1.5 - 4	17 APR 2025
4.1.5 - 5	17 APR 2025
4.1.5 - 6	17 APR 2025
4.1.6 - 1	17 APR 2025
4.1.7 - 1	17 APR 2025
4.1.8 - 1	09 JUL 2026
4.1.9 - 1	12 JUN 2025
4.1.10 - 1	17 APR 2025
4.1.11 - 1	04 SEP 2025
4.1.12 - 1	17 APR 2025
4.1.12 - 2	17 APR 2025
4.1.12 - 3	17 APR 2025
4.1.12 - 4	17 APR 2025
4.1.13 - 1	17 APR 2025
4.1.14 - 1	06 AUG 2026
4.1.15 - 1	17 APR 2025
4.2 - 1	17 APR 2025
4.2 - 2	17 APR 2025
4.2 - 3	17 APR 2025
4.2 - 4	14 MAY 2026
4.2 - 5	16 APR 2026
4.2 - 6	16 APR 2026
4.2 - 7	16 APR 2026
4.2 - 8	16 APR 2026
4.2 - 9	17 APR 2025
ENR 0	
0.1 - 1	17 APR 2025
0.6 - 1	14 MAY 2026
0.6 - 2	14 MAY 2026
0.6 - 3	29 OCT 2026
0.6 - 4	29 OCT 2026
0.6 - 5	29 OCT 2026
0.6 - 6	29 OCT 2026
0.6 - 7	29 OCT 2026
0.6 - 8	29 OCT 2026
0.6 - 9	29 OCT 2026
0.6 - 10	29 OCT 2026
0.6 - 11	29 OCT 2026
0.6 - 12	29 OCT 2026
0.6 - 13	29 OCT 2026
0.6 - 14	29 OCT 2026
0.6 - 15	29 OCT 2026
0.6 - 16	29 OCT 2026
0.6 - 17	29 OCT 2026
0.6 - 18	29 OCT 2026
0.6 - 19	29 OCT 2026
ENR 1	
1.1 - 1	27 NOV 2025

1.1 - 2	17 APR 2025	1.10 - 22	03 SEP 2026	2.1.1 - 19	11 JUN 2026
1.1 - 3	01 OCT 2026	1.10 - 23	01 OCT 2026	2.1.1 - 20	03 SEP 2026
1.1 - 4	17 APR 2025	1.10 - 24	03 SEP 2026	2.1.1 - 21	03 SEP 2026
1.2 - 1	09 JUL 2026	1.10 - 25	03 SEP 2026	2.1.1 - 22	03 SEP 2026
1.2 - 2	09 JUL 2026	1.10 - 26	03 SEP 2026	2.1.1 - 23	03 SEP 2026
1.2 - 3	17 APR 2025	1.10 - 27	03 SEP 2026	2.1.1 - 24	03 SEP 2026
1.2 - 4	09 JUL 2026	1.10 - 28	03 SEP 2026	2.1.1 - 25	03 SEP 2026
1.3 - 1	29 OCT 2026	1.10 - 29	03 SEP 2026	2.1.1 - 26	03 SEP 2026
1.3 - 2	29 OCT 2026	1.10 - 30	03 SEP 2026	2.1.1 - 27	03 SEP 2026
1.3 - 3	09 JUL 2026	1.10 - 31	03 SEP 2026	2.1.1 - 28	03 SEP 2026
1.3 - 4	09 JUL 2026	1.10 - 32	03 SEP 2026	2.1.1 - 29	03 SEP 2026
1.3 - 5	27 NOV 2025	1.10 - 33	03 SEP 2026	2.1.1 - 30	03 SEP 2026
1.3 - 6	27 NOV 2025	1.10 - 34	03 SEP 2026	2.1.1 - 31	03 SEP 2026
1.3 - 7	09 JUL 2026	1.10 - 35	03 SEP 2026	2.1.1 - 32	03 SEP 2026
1.3 - 8	27 NOV 2025	1.11 - 1	06 AUG 2026	2.1.1 - 33	03 SEP 2026
1.4 - 1	17 APR 2025	1.11 - 2	03 SEP 2026	2.1.1 - 34	03 SEP 2026
1.4 - 2	17 APR 2025	1.12 - 1	17 APR 2025	2.1.1 - 35	03 SEP 2026
1.4 - 3	09 JUL 2026	1.12 - 2	17 APR 2025	2.1.1 - 36	03 SEP 2026
1.4 - 4	17 APR 2025	1.12 - 3	27 NOV 2025	2.1.1 - 37	03 SEP 2026
1.5 - 1	29 OCT 2026	1.12 - 4	17 APR 2025	2.1.1 - 38	03 SEP 2026
1.6 - 1	19 MAR 2026	1.12 - 5	17 APR 2025	2.1.1 - 39	03 SEP 2026
1.6 - 2	09 JUL 2026	1.12 - 6	17 APR 2025	2.1.2 - 1	09 JUL 2026
1.6 - 3	19 FEB 2026	1.12 - 7	17 APR 2025	2.1.2 - 2	09 JUL 2026
1.6 - 4	09 JUL 2026	1.12 - 8	17 APR 2025	2.1.2 - 3	09 JUL 2026
1.6 - 5	29 OCT 2026	1.12 - 9	17 APR 2025	2.1.2 - 4	09 JUL 2026
1.7 - 1	17 APR 2025	1.13 - 1	17 APR 2025	2.1.2 - 5	09 JUL 2026
1.7 - 2	17 APR 2025	1.13 - 2	17 APR 2025	2.1.2 - 6	09 JUL 2026
1.7 - 3	09 JUL 2026	1.14 - 1	16 APR 2026	2.1.2 - 7	09 JUL 2026
1.7 - 4	09 JUL 2026	1.14.1 - 1	10 JUL 2025	2.1.2 - 8	09 JUL 2026
1.7 - 5	17 APR 2025	1.14.1 - 2	10 JUL 2025	2.1.2 - 9	09 JUL 2026
1.8 - 1	09 JUL 2026	1.14.2 - 1	10 JUL 2025	2.1.2 - 10	09 JUL 2026
1.8 - 2	17 APR 2025	1.14.2 - 2	10 JUL 2025	2.1.2 - 11	09 JUL 2026
1.8 - 3	17 APR 2025	1.14.2 - 3	10 JUL 2025	2.1.2 - 12	09 JUL 2026
1.8 - 4	17 APR 2025	1.14.2 - 4	10 JUL 2025	2.1.2 - 13	09 JUL 2026
1.9 - 1	10 JUL 2025	1.14.2 - 5	10 JUL 2025	2.1.2 - 14	09 JUL 2026
1.9 - 2	17 APR 2025	1.14.2 - 6	10 JUL 2025	2.1.2 - 15	09 JUL 2026
1.9 - 3	07 AUG 2025	1.14.3 - 1	10 JUL 2025	2.1.2 - 16	09 JUL 2026
1.9 - 4	10 JUL 2025	1.14.3 - 2	10 JUL 2025	2.1.2 - 17	09 JUL 2026
1.9 - 5	17 APR 2025			2.1.2 - 18	09 JUL 2026
1.10 - 1	03 SEP 2026	**ENR 2**		2.1.2 - 19	09 JUL 2026
1.10 - 2	19 FEB 2026	2.1 - 1	29 OCT 2026	2.1.2 - 20	09 JUL 2026
1.10 - 3	09 JUL 2026	2.1 - 2	29 OCT 2026	2.1.2 - 21	09 JUL 2026
1.10 - 4	19 FEB 2026	2.1.1 - 1	11 JUN 2026	2.1.2 - 22	09 JUL 2026
1.10 - 5	09 JUL 2026	2.1.1 - 2	09 JUL 2026	2.1.3 - 1	09 JUL 2026
1.10 - 6	03 SEP 2026	2.1.1 - 3	09 JUL 2026	2.1.3 - 2	06 AUG 2026
1.10 - 7	19 MAR 2026	2.1.1 - 4	09 JUL 2026	2.1.3 - 3	09 JUL 2026
1.10 - 8	03 SEP 2026	2.1.1 - 5	09 JUL 2026	2.1.3 - 4	09 JUL 2026
1.10 - 9	03 SEP 2026	2.1.1 - 6	11 JUN 2026	2.1.3 - 5	09 JUL 2026
1.10 - 10	09 JUL 2026	2.1.1 - 7	09 JUL 2026	2.1.3 - 6	09 JUL 2026
1.10 - 11	09 JUL 2026	2.1.1 - 8	09 JUL 2026	2.1.3 - 7	09 JUL 2026
1.10 - 12	19 MAR 2026	2.1.1 - 9	09 JUL 2026	2.1.3 - 8	03 SEP 2026
1.10 - 13	03 SEP 2026	2.1.1 - 10	09 JUL 2026	2.1.3 - 9	03 SEP 2026
1.10 - 14	19 MAR 2026	2.1.1 - 11	09 JUL 2026	2.1.3 - 10	03 SEP 2026
1.10 - 15	19 MAR 2026	2.1.1 - 12	09 JUL 2026	2.2 - 1	10 JUL 2025
1.10 - 16	19 MAR 2026	2.1.1 - 13	11 JUN 2026	2.2.1 - 1	16 APR 2026
1.10 - 17	19 MAR 2026	2.1.1 - 14	09 JUL 2026	2.2.1 - 2	09 JUL 2026
1.10 - 18	19 MAR 2026	2.1.1 - 15	09 JUL 2026	2.2.1 - 3	16 APR 2026
1.10 - 19	19 MAR 2026	2.1.1 - 16	09 JUL 2026	2.2.1 - 4	09 JUL 2026
1.10 - 20	19 MAR 2026	2.1.1 - 17	09 JUL 2026	2.2.1 - 5	09 JUL 2026
1.10 - 21	03 SEP 2026	2.1.1 - 18	09 JUL 2026	2.2.1 - 6	16 APR 2026

2.2.1 - 7	09 JUL 2026
2.2.1 - 8	09 JUL 2026
2.2.1 - 9	09 JUL 2026
2.2.1 - 10	09 JUL 2026
2.2.1 - 11	09 JUL 2026
2.2.1 - 12	16 APR 2026
2.2.1 - 13	09 JUL 2026
2.2.1 - 14	09 JUL 2026
2.2.1 - 15	09 JUL 2026
2.2.1 - 16	16 APR 2026
2.2.1 - 17	09 JUL 2026
2.2.1 - 18	09 JUL 2026
2.2.1 - 19	17 APR 2025
2.2.1 - 20	09 JUL 2026
2.2.1 - 21	09 JUL 2026
2.2.1 - 22	09 JUL 2026
2.2.1 - 23	15 MAY 2025
2.2.1 - 24	14 MAY 2026
2.2.1 - 25	09 JUL 2026
2.2.1 - 26	09 JUL 2026
2.2.1 - 27	09 JUL 2026
2.2.1 - 28	14 MAY 2026
2.2.1 - 29	09 JUL 2026
2.2.1 - 30	07 AUG 2025
2.2.1 - 31	26 NOV 2026
2.2.1 - 32	07 AUG 2025
2.2.1 - 33	09 JUL 2026
2.2.1 - 34	09 JUL 2026
2.2.1 - 35	09 JUL 2026
2.2.1 - 36	09 JUL 2026
2.2.1 - 37	16 APR 2026
2.2.1 - 38	09 JUL 2026
2.2.1 - 39	09 JUL 2026
2.2.1 - 40	16 APR 2026
2.2.1 - 41	09 JUL 2026
2.2.1 - 42	09 JUL 2026
2.2.1 - 43	09 JUL 2026
2.2.1 - 44	16 APR 2026
2.2.1 - 45	09 JUL 2026
2.2.1 - 46	09 JUL 2026
2.2.1 - 47	09 JUL 2026
2.2.1 - 48	09 JUL 2026
2.2.1 - 49	09 JUL 2026
2.2.1 - 50	09 JUL 2026
2.2.1 - 51	09 JUL 2026
2.2.1 - 52	09 JUL 2026
2.2.1 - 53	09 JUL 2026
2.2.1 - 54	09 JUL 2026
2.2.1 - 55	09 JUL 2026
2.2.1 - 56	14 MAY 2026
2.2.1 - 57	14 MAY 2026
2.2.1 - 58	14 MAY 2026
2.2.2 - 1	01 OCT 2026
2.2.2 - 2	01 OCT 2026
2.2.2 - 3	01 OCT 2026
2.2.2 - 4	01 OCT 2026
ENR 3	
3.1 - 1	17 APR 2025
3.2 - 1	09 JUL 2026
3.2 - 2	17 APR 2025
3.2 - 3	17 APR 2025
3.2 - 4	17 APR 2025
3.2.1 L23 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L23 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 L29 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L29 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 L32 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L59 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L71 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L87 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L132 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L616 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L616 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L617 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L617 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 L617 - 3	09 JUL 2026
3.2.1 L619 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L619 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 L621 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L621 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 L621 - 3	09 JUL 2026
3.2.1 L621 - 4	17 APR 2025
3.2.1 L623 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L623 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 L730 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L730 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L733 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L735 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L747 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L856 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L856 - 2	17 APR 2025
3.2.1 L867 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L979 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L979 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 L980 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L980 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 L980 - 3	09 JUL 2026
3.2.1 L981 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L981 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 L981 - 3	09 JUL 2026
3.2.1 L983 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L984 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L984 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 L986 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L986 - 2	22 JAN 2026
3.2.1 L987 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L996 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L996 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 L999 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 L999 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 M66 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M70 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M70 - 2	17 APR 2025
3.2.1 M159 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M602 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M607 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M857 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M857 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 M857 - 3	09 JUL 2026
3.2.1 M860 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M863 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M865 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M866 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M866 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 M977 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M977 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 M984 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M984 - 2	17 APR 2025
3.2.1 M985 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M985 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 M985 - 3	11 JUN 2026
3.2.1 M992 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M994 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 M994 - 2	17 APR 2025
3.2.1 N5 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 N133 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 N133 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 N133 - 3	09 JUL 2026
3.2.1 N133 - 4	09 JUL 2026
3.2.1 N191 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 N191 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 N195 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 N195 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 N195 - 3	09 JUL 2026
3.2.1 N744 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 N746 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 N858 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 N858 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 N869 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 N869 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 N869 - 3	09 JUL 2026
3.2.1 N871 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 N871 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 N871 - 3	09 JUL 2026
3.2.1 N983 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 N983 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 P31 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 P139 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 P150 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 P150 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 P159 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 P193 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 P733 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 P733 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 P746 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 P851 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 P851 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 P861 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 P861 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 Q10 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Q34 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Q35 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Q99 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Q258 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Q258 - 2	17 APR 2025
3.2.1 Q277 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Q316 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Q800 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T174 - 1	09 JUL 2026

3.2.1 T174 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 T205 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T205 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 T224 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T240 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T265 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T266 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T267 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T269 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T270 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T270 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 T282 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T344 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T353 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T354 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T355 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T356 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T357 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T359 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T375 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T425 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T670 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T671 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T672 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T673 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T707 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T709 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T709 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 T710 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T710 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 T714 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T714 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 T720 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T720 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 T727 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T738 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 T738 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 T871 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Y41 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Y100 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Y209 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Y210 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Y218 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Y564 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Y565 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Y566 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z72 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z73 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z80 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z95 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z96 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z96 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 Z121 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z126 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z127 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z131 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z159 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z169 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z172 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z175 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z176 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z179 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z181 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z182 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z186 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z187 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z212 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z225 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z348 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z349 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z367 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z419 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z460 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z491 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z491 - 2	09 JUL 2026
3.2.1 Z493 - 1	09 JUL 2026
3.2.1 Z717 - 1	09 JUL 2026
3.3 - 1	11 JUN 2026
3.3 - 2	11 JUN 2026
3.3 - 3	11 JUN 2026
3.3 - 4	11 JUN 2026
3.3 - 5	11 JUN 2026
3.3 - 6	11 JUN 2026
3.3 - 7	11 JUN 2026
3.3 - 8	11 JUN 2026
3.3 - 9	11 JUN 2026
3.3 - 10	11 JUN 2026
3.3 - 11	11 JUN 2026
3.3 - 12	11 JUN 2026
3.3 - 13	11 JUN 2026
3.3 - 14	11 JUN 2026
3.3 - 15	11 JUN 2026
3.3 - 16	11 JUN 2026
3.3 - 17	11 JUN 2026
3.3 - 18	11 JUN 2026
3.3 - 19	11 JUN 2026
3.3 - 20	11 JUN 2026
3.3 - 21	11 JUN 2026
3.3 - 22	11 JUN 2026
3.3 - 23	11 JUN 2026
3.3 - 24	11 JUN 2026
3.3 - 25	11 JUN 2026
3.3 - 26	11 JUN 2026
3.3 - 27	11 JUN 2026
3.3 - 28	11 JUN 2026
3.3 - 29	11 JUN 2026
3.3 - 30	11 JUN 2026
3.3 - 31	11 JUN 2026
3.3 - 32	11 JUN 2026
3.3 - 33	11 JUN 2026
3.4 - 1	09 JUL 2026
3.4 - 2	09 JUL 2026
3.4 - 3	09 JUL 2026
ENR 4	
4.1 - 1	03 SEP 2026
4.1 - 2	16 APR 2026
4.1 - 3	16 APR 2026
4.1 - 4	16 APR 2026
4.1 - 5	16 APR 2026
4.1 - 6	09 JUL 2026
4.1 - 7	16 APR 2026
4.2 - 1	03 SEP 2026
4.3 - 1	17 APR 2025
4.4 - 1	29 OCT 2026
4.4 - 2	11 JUN 2026
4.4 - 3	29 OCT 2026
4.4 - 4	29 OCT 2026
4.4 - 5	29 OCT 2026
4.4 - 6	29 OCT 2026
4.4 - 7	29 OCT 2026
4.4 - 8	29 OCT 2026
4.4 - 9	29 OCT 2026
4.4 - 10	11 JUN 2026
4.4 - 11	11 JUN 2026
4.4 - 12	11 JUN 2026
4.4 - 13	29 OCT 2026
4.4 - 14	29 OCT 2026
4.4 - 15	29 OCT 2026
4.4 - 16	29 OCT 2026
4.4 - 17	29 OCT 2026
4.4 - 18	29 OCT 2026
4.4 - 19	29 OCT 2026
4.4 - 20	11 JUN 2026
4.4 - 21	29 OCT 2026
4.4 - 22	29 OCT 2026
4.5 - 1	17 APR 2025
ENR 5	
5.1 - 1	29 OCT 2026
5.1 - 2	17 APR 2025
5.1 - 3	17 APR 2025
5.1 - 4	17 APR 2025
5.1 - 5	17 APR 2025
5.1.1 - 1	17 APR 2025
5.1.1 - 2	09 JUL 2026
5.1.1 - 3	17 APR 2025
5.1.1 - 4	17 APR 2025
5.1.1 - 5	11 JUN 2026
5.1.1 - 6	11 JUN 2026
5.1.2 - 1	09 JUL 2026
5.1.2 - 2	17 APR 2025
5.1.2 - 3	09 JUL 2026
5.1.2 - 4	17 APR 2025
5.1.2 - 5	09 JUL 2026
5.1.2 - 6	17 APR 2025
5.1.2 - 7	17 APR 2025
5.1.2 - 8	17 APR 2025
5.1.2 - 9	09 JUL 2026
5.1.2 - 10	09 JUL 2026
5.1.2 - 11	17 APR 2025
5.1.3 - 1	09 JUL 2026
5.1.3 - 2	09 JUL 2026
5.1.3 - 3	09 JUL 2026
5.1.3 - 4	09 JUL 2026
5.1.3 - 5	09 JUL 2026
5.1.3 - 6	09 JUL 2026
5.1.3 - 7	09 JUL 2026
5.1.3 - 8	09 JUL 2026
5.1.3 - 9	09 JUL 2026

5.1.3 - 10	09 JUL 2026	5.2.1.1 - 41	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 48	09 JUL 2026
5.1.3 - 11	09 JUL 2026	5.2.1.1 - 42	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 49	09 JUL 2026
5.1.3 - 12	09 JUL 2026	5.2.1.1 - 43	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 50	09 JUL 2026
5.1.3 - 13	09 JUL 2026	5.2.1.1 - 44	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 51	09 JUL 2026
5.1.3 - 14	09 JUL 2026	5.2.1.1 - 45	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 52	09 JUL 2026
5.1.3 - 15	09 JUL 2026	5.2.1.1 - 46	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 53	09 JUL 2026
5.1.3 - 16	09 JUL 2026	5.2.1.1 - 47	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 54	06 AUG 2026
5.1.3 - 17	09 JUL 2026	5.2.1.1 - 48	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 55	06 AUG 2026
5.1.3 - 18	09 JUL 2026	5.2.1.1 - 49	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 56	06 AUG 2026
5.2 - 1	17 APR 2025	5.2.1.1 - 50	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 57	09 JUL 2026
5.2.1 - 1	01 OCT 2026	5.2.1.1 - 51	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 58	09 JUL 2026
5.2.1 - 2	01 OCT 2026	5.2.1.1 - 52	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 59	09 JUL 2026
5.2.1 - 3	01 OCT 2026	5.2.1.1 - 53	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 60	09 JUL 2026
5.2.1 - 4	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 1	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 61	09 JUL 2026
5.2.1 - 5	17 APR 2025	5.2.1.2 - 2	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 62	09 JUL 2026
5.2.1 - 6	12 JUN 2025	5.2.1.2 - 3	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 63	09 JUL 2026
5.2.1 - 7	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 4	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 64	09 JUL 2026
5.2.1 - 8	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 5	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 65	09 JUL 2026
5.2.1 - 9	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 6	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 66	09 JUL 2026
5.2.1 - 10	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 7	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 67	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 1	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 8	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 68	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 2	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 9	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 69	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 3	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 10	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 70	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 4	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 11	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 71	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 5	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 12	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 72	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 6	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 13	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 73	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 7	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 14	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 74	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 8	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 15	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 75	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 9	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 16	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 76	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 10	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 17	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 77	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 11	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 18	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 78	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 12	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 19	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 79	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 13	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 20	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 80	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 14	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 21	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 81	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 15	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 22	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 82	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 16	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 23	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 83	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 17	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 24	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 84	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 18	06 AUG 2026	5.2.1.2 - 25	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 85	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 19	06 AUG 2026	5.2.1.2 - 26	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 86	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 20	06 AUG 2026	5.2.1.2 - 27	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 87	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 21	06 AUG 2026	5.2.1.2 - 28	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 88	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 22	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 29	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 89	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 23	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 30	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 90	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 24	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 31	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 91	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 25	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 32	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 92	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 26	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 33	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 93	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 27	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 34	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 94	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 28	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 35	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 95	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 29	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 36	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 96	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 30	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 37	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 97	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 31	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 38	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 98	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 32	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 39	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 99	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 33	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 40	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 100	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 34	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 41	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 101	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 35	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 42	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 102	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 36	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 43	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 103	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 37	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 44	09 JUL 2026	5.2.1.2 - 104	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 38	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 45	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 105	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 39	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 46	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 106	09 JUL 2026
5.2.1.1 - 40	29 OCT 2026	5.2.1.2 - 47	15 MAY 2025	5.2.1.2 - 107	09 JUL 2026

5.2.1.2 - 108	09 JUL 2026	5.2.1.3 - 21	19 FEB 2026	5.3.2 - 33	17 APR 2025
5.2.1.2 - 109	09 JUL 2026	5.2.1.3 - 22	19 FEB 2026	5.3.2 - 34	17 APR 2025
5.2.1.2 - 110	09 JUL 2026	5.2.1.3 - 23	19 FEB 2026	5.3.2 - 35	17 APR 2025
5.2.1.2 - 111	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 24	19 FEB 2026	5.3.2 - 36	17 APR 2025
5.2.1.2 - 112	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 25	11 JUN 2026	5.3.2 - 37	17 APR 2025
5.2.1.2 - 113	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 26	19 FEB 2026	5.3.2 - 38	17 APR 2025
5.2.1.2 - 114	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 27	19 FEB 2026	5.3.2 - 39	17 APR 2025
5.2.1.2 - 115	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 28	11 JUN 2026	5.3.2 - 40	17 APR 2025
5.2.1.2 - 116	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 29	16 APR 2026	5.3.2 - 41	17 APR 2025
5.2.1.2 - 117	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 30	16 APR 2026	5.3.2 - 42	17 APR 2025
5.2.1.2 - 118	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 31	19 FEB 2026	5.3.2 - 43	17 APR 2025
5.2.1.2 - 119	12 JUN 2025	5.2.1.3 - 32	17 APR 2025	5.3.2 - 44	17 APR 2025
5.2.1.2 - 120	12 JUN 2025	5.2.2 - 1	17 APR 2025	5.3.2 - 45	17 APR 2025
5.2.1.2 - 121	12 JUN 2025	5.2.2 - 2	17 APR 2025	5.3.2 - 46	17 APR 2025
5.2.1.2 - 122	12 JUN 2025	5.2.2 - 3	17 APR 2025	5.3.2 - 47	17 APR 2025
5.2.1.2 - 123	12 JUN 2025	5.2.3 - 1	19 FEB 2026	5.3.2 - 48	17 APR 2025
5.2.1.2 - 124	12 JUN 2025	5.3 - 1	29 OCT 2026	5.3.2 - 49	17 APR 2025
5.2.1.2 - 125	12 JUN 2025	5.3.1 - 1	29 OCT 2026	5.3.2 - 50	17 APR 2025
5.2.1.2 - 126	09 JUL 2026	5.3.1 - 2	11 JUN 2026	5.3.2 - 51	17 APR 2025
5.2.1.2 - 127	09 JUL 2026	5.3.1 - 3	11 JUN 2026	5.3.2 - 52	17 APR 2025
5.2.1.2 - 128	09 JUL 2026	5.3.1 - 4	03 SEP 2026	5.3.2 - 53	17 APR 2025
5.2.1.2 - 129	16 APR 2026	5.3.1 - 5	03 SEP 2026	5.3.2 - 54	17 APR 2025
5.2.1.2 - 130	16 APR 2026	5.3.1 - 6	03 SEP 2026	5.3.2 - 55	17 APR 2025
5.2.1.2 - 131	09 JUL 2026	5.3.1 - 7	03 SEP 2026	5.3.2 - 56	17 APR 2025
5.2.1.2 - 132	11 JUN 2026	5.3.1 - 8	03 SEP 2026	5.3.2 - 57	17 APR 2025
5.2.1.2 - 133	16 APR 2026	5.3.1 - 9	03 SEP 2026	5.3.2 - 58	17 APR 2025
5.2.1.2 - 134	16 APR 2026	5.3.1 - 10	03 SEP 2026	5.3.2 - 59	17 APR 2025
5.2.1.2 - 135	16 APR 2026	5.3.1 - 11	11 JUN 2026	5.3.2 - 60	17 APR 2025
5.2.1.2 - 136	09 JUL 2026	5.3.2 - 1	19 MAR 2026	5.3.2 - 61	17 APR 2025
5.2.1.2 - 137	09 JUL 2026	5.3.2 - 2	15 MAY 2025	5.3.2 - 62	17 APR 2025
5.2.1.2 - 138	16 APR 2026	5.3.2 - 3	15 MAY 2025	5.3.2 - 63	17 APR 2025
5.2.1.2 - 139	16 APR 2026	5.3.2 - 4	27 NOV 2025	5.3.2 - 64	17 APR 2025
5.2.1.2 - 140	16 APR 2026	5.3.2 - 5	02 OCT 2025	5.3.2 - 65	17 APR 2025
5.2.1.2 - 141	09 JUL 2026	5.3.2 - 6	02 OCT 2025	5.3.2 - 66	17 APR 2025
5.2.1.2 - 142	09 JUL 2026	5.3.2 - 7	17 APR 2025	5.3.2 - 67	17 APR 2025
5.2.1.2 - 143	09 JUL 2026	5.3.2 - 8	17 APR 2025	5.3.2 - 68	17 APR 2025
5.2.1.2 - 144	09 JUL 2026	5.3.2 - 9	17 APR 2025	5.3.2 - 69	17 APR 2025
5.2.1.2 - 145	09 JUL 2026	5.3.2 - 10	17 APR 2025	5.3.2 - 70	17 APR 2025
5.2.1.2 - 146	09 JUL 2026	5.3.2 - 11	17 APR 2025	5.3.2 - 71	17 APR 2025
5.2.1.2 - 147	09 JUL 2026	5.3.2 - 12	17 APR 2025	5.3.2 - 72	17 APR 2025
5.2.1.3 - 1	19 FEB 2026	5.3.2 - 13	17 APR 2025	5.3.2 - 73	17 APR 2025
5.2.1.3 - 2	16 APR 2026	5.3.2 - 14	17 APR 2025	5.4 - 1	17 APR 2025
5.2.1.3 - 3	19 FEB 2026	5.3.2 - 15	17 APR 2025	5.5 - 1	17 APR 2025
5.2.1.3 - 4	19 FEB 2026	5.3.2 - 16	17 APR 2025	5.5 - 2	09 JUL 2026
5.2.1.3 - 5	19 FEB 2026	5.3.2 - 17	17 APR 2025	5.5 - 3	09 JUL 2026
5.2.1.3 - 6	16 APR 2026	5.3.2 - 18	17 APR 2025	5.5 - 4	09 JUL 2026
5.2.1.3 - 7	19 FEB 2026	5.3.2 - 19	17 APR 2025	5.5 - 5	09 JUL 2026
5.2.1.3 - 8	19 FEB 2026	5.3.2 - 20	17 APR 2025	5.5 - 6	09 JUL 2026
5.2.1.3 - 9	19 FEB 2026	5.3.2 - 21	17 APR 2025	5.5 - 7	09 JUL 2026
5.2.1.3 - 10	19 FEB 2026	5.3.2 - 22	17 APR 2025	5.5 - 8	09 JUL 2026
5.2.1.3 - 11	19 FEB 2026	5.3.2 - 23	17 APR 2025	5.5 - 9	09 JUL 2026
5.2.1.3 - 12	19 FEB 2026	5.3.2 - 24	17 APR 2025	5.5 - 10	09 JUL 2026
5.2.1.3 - 13	19 FEB 2026	5.3.2 - 25	17 APR 2025	5.5 - 11	16 APR 2026
5.2.1.3 - 14	19 FEB 2026	5.3.2 - 26	17 APR 2025	5.5 - 12	09 JUL 2026
5.2.1.3 - 15	19 FEB 2026	5.3.2 - 27	17 APR 2025	5.5 - 13	16 APR 2026
5.2.1.3 - 16	19 FEB 2026	5.3.2 - 28	17 APR 2025	5.5 - 14	09 JUL 2026
5.2.1.3 - 17	19 FEB 2026	5.3.2 - 29	17 APR 2025	5.5 - 15	16 APR 2026
5.2.1.3 - 18	19 FEB 2026	5.3.2 - 30	17 APR 2025	5.5 - 16	09 JUL 2026
5.2.1.3 - 19	19 FEB 2026	5.3.2 - 31	17 APR 2025	5.5 - 17	09 JUL 2026
5.2.1.3 - 20	19 FEB 2026	5.3.2 - 32	17 APR 2025	5.5 - 18	16 APR 2026

5.5 - 19	16 APR 2026
5.5 - 20	16 APR 2026
5.5 - 21	11 JUN 2026
5.5 - 22	16 APR 2026
5.5 - 23	16 APR 2026
5.5 - 24	16 APR 2026
5.5 - 25	16 APR 2026
5.5 - 26	16 APR 2026
5.5 - 27	16 APR 2026
5.5 - 28	16 APR 2026
5.5 - 29	16 APR 2026
5.5 - 30	11 JUN 2026
5.5 - 31	16 APR 2026
5.5 - 32	03 SEP 2026
5.5 - 33	29 OCT 2026
5.5 - 34	29 OCT 2026
5.5 - 35	29 OCT 2026
5.5 - 36	29 OCT 2026
5.5 - 37	29 OCT 2026
5.5 - 38	29 OCT 2026
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	
6 - 1	09 JUL 2026
6 - 2	03 SEP 2026
6.1 - 1	26 NOV 2026
6.1 - 3	29 OCT 2026
6.1 - 5	29 OCT 2026
6.1 - 7	09 JUL 2026
6.1 - 9	09 JUL 2026
6.1 - 11	09 JUL 2026
6.1 - 13	09 JUL 2026
6.1 - 15	09 JUL 2026
6.1 - 17	09 JUL 2026
6.1 - 19	09 JUL 2026
6.2 - 1	11 JUN 2026
6.2 - 3	03 SEP 2026
6.2 - 5	16 APR 2026
6.2 - 7	29 OCT 2026
6.2 - 9	16 APR 2026
6.2 - 11	16 APR 2026
6.2 - 13	14 MAY 2026
6.2 - 15	16 APR 2026
6.2 - 17	16 APR 2026
6.2 - 19	14 MAY 2026
6.2 - 21	14 MAY 2026
6.3.1 - 1	16 APR 2026
6.3.1 - 2	16 APR 2026
6.3.1 - 3	16 APR 2026
6.3.2 - 1	29 OCT 2026
6.3.2 - 2	29 OCT 2026
6.3.2 - 3	29 OCT 2026
6.3.2 - 4	29 OCT 2026
6.3.3 - 1	16 APR 2026
6.3.3 - 2	16 APR 2026
6.3.3 - 3	16 APR 2026
6.3.3 - 4	16 APR 2026
6.3.3 - 5	16 APR 2026
6.3.4 - 1	16 APR 2026
6.3.4 - 2	16 APR 2026
6.3.5 - 1	16 APR 2026
6.3.5 - 2	16 APR 2026
6.3.5 - 3	16 APR 2026
6.3.6 - 1	16 APR 2026
6.3.6 - 2	16 APR 2026
6.3.6 - 3	16 APR 2026
6.3.6 - 4	16 APR 2026
6.4 - 1	09 JUL 2026
6.4 - 3	09 JUL 2026
6.4 - 5	09 JUL 2026
6.5 - 1	29 OCT 2026
6.5 - 3	16 APR 2026
6.5 - 5	16 APR 2026
6.6 - 1	09 JUL 2026
6.6 - 3	03 SEP 2026
6.6 - 5	09 JUL 2026
6.7 - 1	16 APR 2026
6.7 - 3	09 JUL 2026
6.7 - 5	29 OCT 2026
AD 0	
0.1 - 1	17 APR 2025
AD 1	
1 - 1	14 MAY 2026
1.1 - 1	17 APR 2025
1.2 - 1	17 APR 2025
1.2 - 2	17 APR 2025
1.2 - 3	14 MAY 2026
1.2 - 4	17 APR 2025
1.3 - 1	17 APR 2025
1.3 - 2	29 OCT 2026
1.3 - 3	17 APR 2025
1.3 - 4	14 MAY 2026
1.3 - 5	14 MAY 2026
1.3 - 6	22 JAN 2026
1.4 - 1	17 APR 2025
1.4 - 2	17 APR 2025
1.5 - 1	29 OCT 2026
1.5.1 - 1	09 JUL 2026
1.5.1 - 2	29 OCT 2026
1.5.1 - 3	15 MAY 2025
1.5.1 - 4	03 SEP 2026
1.5.1 - 5	03 SEP 2026
1.5.1 - 6	03 SEP 2026
1.5.1 - 7	03 SEP 2026
1.5.1 - 8	03 SEP 2026
1.5.1 - 9	03 SEP 2026
1.5.1 - 10	03 SEP 2026
1.5.1 - 11	01 OCT 2026
1.5.1 - 12	29 OCT 2026
1.5.1 - 13	29 OCT 2026
1.5.1 - 14	29 OCT 2026
1.5.1 - 15	29 OCT 2026
1.5.1 - 16	29 OCT 2026
1.5.1 - 17	29 OCT 2026
1.5.1 - 18	26 NOV 2026
1.5.1 - 19	29 OCT 2026
1.5.1 - 20	29 OCT 2026
1.5.1 - 21	29 OCT 2026
1.5.1 - 22	29 OCT 2026
1.5.1 - 23	29 OCT 2026
1.5.1 - 24	29 OCT 2026
AD 2 EPBY 1 - 1	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 1 - 2	16 APR 2026
AD 2 EPBY 1 - 3	11 JUN 2026
AD 2 EPBY 1 - 4	04 SEP 2025
AD 2 EPBY 1 - 5	04 SEP 2025
AD 2 EPBY 1 - 6	04 SEP 2025
AD 2 EPBY 1 - 7	09 JUL 2026
AD 2 EPBY 1 - 8	04 SEP 2025
AD 2 EPBY 1 - 9	09 JUL 2026
AD 2 EPBY 1 - 10	04 SEP 2025
AD 2 EPBY 1 - 11	19 FEB 2026
AD 2 EPBY 1 - 12	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 1 - 13	16 APR 2026
AD 2 EPBY 1 - 14	16 APR 2026
AD 2 EPBY 1 - 15	04 SEP 2025
AD 2 EPBY 1 - 16	04 SEP 2025
AD 2 EPBY 1 - 17	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 1 - 18	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 1 - 19	27 NOV 2025
AD 2 EPBY 1 - 20	27 NOV 2025
AD 2 EPBY 1 - 21	27 NOV 2025
AD 2 EPBY 1 - 22	27 NOV 2025
AD 2 EPBY 1 - 23	09 JUL 2026
AD 2 EPBY 1 - 24	09 JUL 2026
AD 2 EPBY 1 - 25	29 OCT 2026
AD 2 EPBY 1 - 26	09 JUL 2026
AD 2 EPBY 2 - 1	09 JUL 2026
AD 2 EPBY 4 - 1	09 JUL 2026
AD 2 EPBY 4 - 3	09 JUL 2026
AD 2 EPBY 5 - 1	09 JUL 2026
AD 2 EPBY 6 - 1	01 OCT 2026
AD 2 EPBY 8 - 1	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 8 - 2	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 8 - 3	29 OCT 2026
AD 2 EPBY 8 - 4	29 OCT 2026
AD 2 EPBY 8 - 5	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 8 - 6	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 8 - 7	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 8 - 8	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 10 - 1	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 10 - 2	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 10 - 3	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 10 - 4	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 10 - 5	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 10 - 6	03 SEP 2026

AD 2 EPBY 12 - 1	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 8 - 2	19 MAR 2026	AD 2 EPKK 7 - 1	03 SEP 2026
AD 2 EPBY 12 - 2	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 8 - 3	19 MAR 2026	AD 2 EPKK 8 - 1	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 3	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 8 - 5	19 MAR 2026	AD 2 EPKK 8 - 2	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 4	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 8 - 6	19 MAR 2026	AD 2 EPKK 8 - 3	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 5	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 8 - 7	19 MAR 2026	AD 2 EPKK 8 - 4	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 6	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 10 - 1	19 MAR 2026	AD 2 EPKK 8 - 5	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 7	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 10 - 2	19 MAR 2026	AD 2 EPKK 8 - 6	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 8	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 10 - 3	19 MAR 2026	AD 2 EPKK 8 - 7	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 9	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 10 - 4	19 MAR 2026	AD 2 EPKK 8 - 8	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 10	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 10 - 5	19 MAR 2026	AD 2 EPKK 10 - 1	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 11	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 10 - 6	19 MAR 2026	AD 2 EPKK 10 - 2	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 12	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 10 - 7	19 MAR 2026	AD 2 EPKK 10 - 3	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 13	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 12 - 1	30 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 4	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 15	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 12 - 2	30 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 5	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 16	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 12 - 3	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 7	16 APR 2026
AD 2 EPBY 12 - 17	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 12 - 4	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 8	16 APR 2026
AD 2 EPBY 13 - 1	03 SEP 2026	AD 2 EPGD 12 - 5	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 9	16 APR 2026
AD 2 EPGD 1 - 1	11 JUN 2026	AD 2 EPGD 12 - 6	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 10	16 APR 2026
AD 2 EPGD 1 - 2	11 JUN 2026	AD 2 EPGD 12 - 7	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 10 - 11	16 APR 2026
AD 2 EPGD 1 - 3	11 JUN 2026	AD 2 EPGD 12 - 8	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 12 - 1	03 SEP 2026
AD 2 EPGD 1 - 4	11 JUN 2026	AD 2 EPGD 12 - 9	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 12 - 2	03 SEP 2026
AD 2 EPGD 1 - 5	11 JUN 2026	AD 2 EPGD 12 - 11	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 12 - 3	03 SEP 2026
AD 2 EPGD 1 - 6	11 JUN 2026	AD 2 EPGD 12 - 12	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 12 - 4	03 SEP 2026
AD 2 EPGD 1 - 7	11 JUN 2026	AD 2 EPGD 12 - 13	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 12 - 5	03 SEP 2026
AD 2 EPGD 1 - 8	11 JUN 2026	AD 2 EPGD 13 - 1	06 AUG 2026	AD 2 EPKK 12 - 6	03 SEP 2026
AD 2 EPGD 1 - 9	11 JUN 2026	AD 2 EPKK 1 - 1	11 JUN 2026	AD 2 EPKK 12 - 7	03 SEP 2026
AD 2 EPGD 1 - 10	11 JUN 2026	AD 2 EPKK 1 - 2	11 JUN 2026	AD 2 EPKK 12 - 8	03 SEP 2026
AD 2 EPGD 1 - 11	09 JUL 2026	AD 2 EPKK 1 - 3	29 OCT 2026	AD 2 EPKK 12 - 9	03 SEP 2026
AD 2 EPGD 1 - 12	03 SEP 2026	AD 2 EPKK 1 - 4	29 OCT 2026	AD 2 EPKK 12 - 11	03 SEP 2026
AD 2 EPGD 1 - 13	11 JUN 2026	AD 2 EPKK 1 - 5	29 OCT 2026	AD 2 EPKK 12 - 12	03 SEP 2026
AD 2 EPGD 1 - 14	11 JUN 2026	AD 2 EPKK 1 - 6	29 OCT 2026	AD 2 EPKK 12 - 13	03 SEP 2026
AD 2 EPGD 1 - 15	11 JUN 2026	AD 2 EPKK 1 - 7	29 OCT 2026	AD 2 EPKK 13 - 1	29 OCT 2026
AD 2 EPGD 1 - 16	11 JUN 2026	AD 2 EPKK 1 - 8	29 OCT 2026	AD 2 EPKT 1 - 1	26 NOV 2026
AD 2 EPGD 1 - 17	11 JUN 2026	AD 2 EPKK 1 - 9	29 OCT 2026	AD 2 EPKT 1 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 18	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 10	11 JUN 2026	AD 2 EPKT 1 - 3	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 19	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPKT 1 - 4	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 20	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 12	19 MAR 2026	AD 2 EPKT 1 - 5	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 21	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 13	27 NOV 2025	AD 2 EPKT 1 - 6	15 MAY 2025
AD 2 EPGD 1 - 22	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 14	01 OCT 2026	AD 2 EPKT 1 - 7	29 OCT 2026
AD 2 EPGD 1 - 23	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 15	01 OCT 2026	AD 2 EPKT 1 - 8	29 OCT 2026
AD 2 EPGD 1 - 24	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 16	01 OCT 2026	AD 2 EPKT 1 - 9	29 OCT 2026
AD 2 EPGD 1 - 25	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 17	01 OCT 2026	AD 2 EPKT 1 - 10	29 OCT 2026
AD 2 EPGD 1 - 26	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 18	01 OCT 2026	AD 2 EPKT 1 - 11	07 AUG 2025
AD 2 EPGD 1 - 27	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 19	01 OCT 2026	AD 2 EPKT 1 - 12	09 JUL 2026
AD 2 EPGD 1 - 28	11 JUN 2026	AD 2 EPKK 1 - 20	01 OCT 2026	AD 2 EPKT 1 - 13	17 APR 2025
AD 2 EPGD 1 - 29	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 21	01 OCT 2026	AD 2 EPKT 1 - 14	19 MAR 2026
AD 2 EPGD 1 - 30	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 22	26 NOV 2026	AD 2 EPKT 1 - 15	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 31	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 23	26 NOV 2026	AD 2 EPKT 1 - 16	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 32	22 JAN 2026	AD 2 EPKK 1 - 24	26 NOV 2026	AD 2 EPKT 1 - 17	27 NOV 2025
AD 2 EPGD 1 - 33	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 25	26 NOV 2026	AD 2 EPKT 1 - 18	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 34	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 26	26 NOV 2026	AD 2 EPKT 1 - 19	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 1 - 35	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 27	26 NOV 2026	AD 2 EPKT 1 - 20	22 JAN 2026
AD 2 EPGD 2 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 28	26 NOV 2026	AD 2 EPKT 1 - 21	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 3 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 29	26 NOV 2026	AD 2 EPKT 1 - 22	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 4 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 30	26 NOV 2026	AD 2 EPKT 1 - 23	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 4 - 3	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 1 - 31	26 NOV 2026	AD 2 EPKT 1 - 24	10 JUL 2025
AD 2 EPGD 4 - 5	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 2 - 1	01 OCT 2026	AD 2 EPKT 1 - 25	09 JUL 2026
AD 2 EPGD 6 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 4 - 1	03 SEP 2026	AD 2 EPKT 1 - 26	22 JAN 2026
AD 2 EPGD 7 - 1	02 OCT 2025	AD 2 EPKK 4 - 3	03 SEP 2026	AD 2 EPKT 1 - 27	22 JAN 2026
AD 2 EPGD 8 - 1	19 MAR 2026	AD 2 EPKK 6 - 1	01 OCT 2026	AD 2 EPKT 1 - 28	29 OCT 2026

AD 2 EPKT 1 - 29	22 JAN 2026	AD 2 EPLB 1 - 20	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 18	16 APR 2026
AD 2 EPKT 1 - 30	22 JAN 2026	AD 2 EPLB 1 - 21	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 19	16 APR 2026
AD 2 EPKT 1 - 31	14 MAY 2026	AD 2 EPLB 1 - 22	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 20	16 APR 2026
AD 2 EPKT 1 - 32	14 MAY 2026	AD 2 EPLB 1 - 23	11 JUN 2026	AD 2 EPLL 1 - 21	16 APR 2026
AD 2 EPKT 1 - 33	14 MAY 2026	AD 2 EPLB 1 - 24	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 1 - 22	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 1 - 34	14 MAY 2026	AD 2 EPLB 2 - 1	01 OCT 2026	AD 2 EPLL 1 - 23	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 2 - 1	29 OCT 2026	AD 2 EPLB 6 - 1	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 1 - 24	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 4 - 1	22 JAN 2026	AD 2 EPLB 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPLL 1 - 25	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 4 - 3	29 OCT 2026	AD 2 EPLB 8 - 1	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 1 - 26	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 5 - 1	29 OCT 2026	AD 2 EPLB 8 - 2	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 2 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKT 6 - 1	22 JAN 2026	AD 2 EPLB 8 - 3	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 6 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPKT 7 - 1	22 JAN 2026	AD 2 EPLB 8 - 5	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 8 - 1	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 8 - 1	16 APR 2026	AD 2 EPLB 8 - 6	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 8 - 2	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 8 - 2	16 APR 2026	AD 2 EPLB 8 - 7	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 8 - 3	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 8 - 3	16 APR 2026	AD 2 EPLB 10 - 1	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 8 - 5	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 8 - 4	16 APR 2026	AD 2 EPLB 10 - 2	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 8 - 6	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 8 - 5	16 APR 2026	AD 2 EPLB 10 - 3	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 8 - 7	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 8 - 6	16 APR 2026	AD 2 EPLB 10 - 4	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 8 - 9	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 8 - 7	16 APR 2026	AD 2 EPLB 10 - 5	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 8 - 10	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 8 - 8	16 APR 2026	AD 2 EPLB 10 - 7	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 8 - 11	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 10 - 1	16 APR 2026	AD 2 EPLB 10 - 8	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 9 - 1	14 MAY 2026
AD 2 EPKT 10 - 2	16 APR 2026	AD 2 EPLB 10 - 9	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 10 - 1	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 10 - 3	16 APR 2026	AD 2 EPLB 12 - 1	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 10 - 2	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 10 - 4	16 APR 2026	AD 2 EPLB 12 - 2	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 10 - 3	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 10 - 5	16 APR 2026	AD 2 EPLB 12 - 3	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 10 - 5	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 10 - 6	16 APR 2026	AD 2 EPLB 12 - 4	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 10 - 6	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 10 - 7	16 APR 2026	AD 2 EPLB 12 - 5	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 10 - 7	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 10 - 8	16 APR 2026	AD 2 EPLB 12 - 6	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 1	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 12 - 1	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 7	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 2	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 12 - 2	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 8	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 3	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 12 - 3	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 9	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 4	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 12 - 4	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 10	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 5	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 12 - 5	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 11	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 6	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 12 - 6	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 12	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 7	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 12 - 7	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 13	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 8	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 12 - 8	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 14	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 9	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 12 - 9	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 15	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 10	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 12 - 11	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 16	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 11	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 12 - 12	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 17	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 13	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 12 - 13	10 JUL 2025	AD 2 EPLB 12 - 19	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 14	06 AUG 2026
AD 2 EPKT 13 - 1	29 OCT 2026	AD 2 EPLB 12 - 20	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 12 - 15	06 AUG 2026
AD 2 EPLB 1 - 1	11 JUN 2026	AD 2 EPLB 12 - 21	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 13 - 1	01 OCT 2026
AD 2 EPLB 1 - 2	11 JUN 2026	AD 2 EPLB 13 - 1	26 NOV 2026	AD 2 EPMO 1 - 1	09 JUL 2026
AD 2 EPLB 1 - 3	11 JUN 2026	AD 2 EPLL 1 - 1	22 JAN 2026	AD 2 EPMO 1 - 2	02 OCT 2025
AD 2 EPLB 1 - 4	11 JUN 2026	AD 2 EPLL 1 - 2	22 JAN 2026	AD 2 EPMO 1 - 3	19 MAR 2026
AD 2 EPLB 1 - 5	11 JUN 2026	AD 2 EPLL 1 - 3	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 4	19 MAR 2026
AD 2 EPLB 1 - 6	11 JUN 2026	AD 2 EPLL 1 - 4	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 5	19 MAR 2026
AD 2 EPLB 1 - 7	11 JUN 2026	AD 2 EPLL 1 - 5	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 6	19 MAR 2026
AD 2 EPLB 1 - 8	09 JUL 2026	AD 2 EPLL 1 - 6	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 7	19 MAR 2026
AD 2 EPLB 1 - 9	09 JUL 2026	AD 2 EPLL 1 - 7	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 8	19 MAR 2026
AD 2 EPLB 1 - 10	11 JUN 2026	AD 2 EPLL 1 - 8	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 9	19 MAR 2026
AD 2 EPLB 1 - 11	09 JUL 2026	AD 2 EPLL 1 - 9	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 10	19 MAR 2026
AD 2 EPLB 1 - 12	09 JUL 2026	AD 2 EPLL 1 - 10	09 JUL 2026	AD 2 EPMO 1 - 11	09 JUL 2026
AD 2 EPLB 1 - 13	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 1 - 11	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 12	09 JUL 2026
AD 2 EPLB 1 - 14	27 NOV 2025	AD 2 EPLL 1 - 12	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 13	19 MAR 2026
AD 2 EPLB 1 - 15	09 JUL 2026	AD 2 EPLL 1 - 13	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 14	19 MAR 2026
AD 2 EPLB 1 - 16	15 MAY 2025	AD 2 EPLL 1 - 14	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 15	19 MAR 2026
AD 2 EPLB 1 - 17	26 NOV 2026	AD 2 EPLL 1 - 15	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 16	09 JUL 2026
AD 2 EPLB 1 - 18	04 SEP 2025	AD 2 EPLL 1 - 16	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 17	09 JUL 2026
AD 2 EPLB 1 - 19	04 SEP 2025	AD 2 EPLL 1 - 17	16 APR 2026	AD 2 EPMO 1 - 18	19 FEB 2026

AD 2 EPMO 1 - 19	02 OCT 2025	AD 2 EPPO 1 - 17	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 6	14 MAY 2026
AD 2 EPMO 1 - 20	02 OCT 2025	AD 2 EPPO 1 - 18	12 JUN 2025	AD 2 EPRA 1 - 7	27 NOV 2025
AD 2 EPMO 1 - 21	14 MAY 2026	AD 2 EPPO 1 - 19	16 APR 2026	AD 2 EPRA 1 - 8	27 NOV 2025
AD 2 EPMO 1 - 22	03 SEP 2026	AD 2 EPPO 1 - 20	01 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 9	27 NOV 2025
AD 2 EPMO 1 - 23	29 OCT 2026	AD 2 EPPO 1 - 21	01 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 10	27 NOV 2025
AD 2 EPMO 1 - 24	29 OCT 2026	AD 2 EPPO 1 - 22	16 APR 2026	AD 2 EPRA 1 - 11	27 NOV 2025
AD 2 EPMO 1 - 25	29 OCT 2026	AD 2 EPPO 1 - 23	16 APR 2026	AD 2 EPRA 1 - 12	11 JUN 2026
AD 2 EPMO 1 - 26	29 OCT 2026	AD 2 EPPO 1 - 24	16 APR 2026	AD 2 EPRA 1 - 13	06 AUG 2026
AD 2 EPMO 1 - 27	29 OCT 2026	AD 2 EPPO 1 - 25	29 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 14	19 MAR 2026
AD 2 EPMO 1 - 28	29 OCT 2026	AD 2 EPPO 1 - 26	29 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 15	12 JUN 2025
AD 2 EPMO 1 - 29	29 OCT 2026	AD 2 EPPO 1 - 27	29 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 16	10 JUL 2025
AD 2 EPMO 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 28	29 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 17	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 29	29 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 18	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPPO 1 - 30	29 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 19	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 8 - 1	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 1 - 31	29 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 20	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 8 - 2	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 1 - 32	29 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 21	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 8 - 3	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 1 - 33	29 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 22	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 8 - 5	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 1 - 34	29 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 23	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 8 - 6	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 1 - 35	29 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 24	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 8 - 7	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 1 - 36	01 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 25	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 10 - 1	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 1 - 37	01 OCT 2026	AD 2 EPRA 1 - 26	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 10 - 2	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 2 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 27	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 10 - 3	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 4 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 28	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 10 - 4	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 4 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 29	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 10 - 5	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 6 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 30	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 10 - 7	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 7 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 31	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 10 - 8	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 8 - 1	16 APR 2026	AD 2 EPRA 1 - 32	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 10 - 9	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 8 - 2	16 APR 2026	AD 2 EPRA 2 - 1	30 OCT 2025
AD 2 EPMO 10 - 10	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 8 - 3	16 APR 2026	AD 2 EPRA 4 - 1	30 OCT 2025
AD 2 EPMO 10 - 11	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 8 - 5	16 APR 2026	AD 2 EPRA 6 - 1	16 APR 2026
AD 2 EPMO 12 - 1	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 8 - 6	16 APR 2026	AD 2 EPRA 8 - 1	30 OCT 2025
AD 2 EPMO 12 - 2	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 8 - 7	16 APR 2026	AD 2 EPRA 8 - 2	30 OCT 2025
AD 2 EPMO 12 - 3	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 10 - 1	16 APR 2026	AD 2 EPRA 8 - 3	30 OCT 2025
AD 2 EPMO 12 - 4	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 10 - 3	01 OCT 2026	AD 2 EPRA 8 - 5	30 OCT 2025
AD 2 EPMO 12 - 5	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 10 - 4	01 OCT 2026	AD 2 EPRA 8 - 6	30 OCT 2025
AD 2 EPMO 12 - 6	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 10 - 5	01 OCT 2026	AD 2 EPRA 8 - 7	30 OCT 2025
AD 2 EPMO 12 - 7	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 10 - 7	01 OCT 2026	AD 2 EPRA 10 - 1	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 12 - 8	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 10 - 8	01 OCT 2026	AD 2 EPRA 10 - 2	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 12 - 9	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 10 - 9	01 OCT 2026	AD 2 EPRA 10 - 3	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 12 - 11	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 10 - 10	01 OCT 2026	AD 2 EPRA 10 - 5	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 12 - 12	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 12 - 1	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 10 - 6	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 12 - 13	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 12 - 2	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 10 - 7	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 13 - 1	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 12 - 3	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 12 - 1	03 SEP 2026
AD 2 EPMO 13 - 3	29 OCT 2026	AD 2 EPPO 12 - 4	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 12 - 2	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 1	26 NOV 2026	AD 2 EPPO 12 - 5	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 12 - 3	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 2	01 OCT 2026	AD 2 EPPO 12 - 6	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 12 - 4	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 3	26 NOV 2026	AD 2 EPPO 12 - 7	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 12 - 5	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 8	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 12 - 6	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPPO 12 - 9	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 12 - 7	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 6	19 MAR 2026	AD 2 EPPO 12 - 10	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 12 - 8	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 7	01 OCT 2026	AD 2 EPPO 12 - 11	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 12 - 9	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 8	01 OCT 2026	AD 2 EPPO 12 - 13	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 12 - 10	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 9	01 OCT 2026	AD 2 EPPO 12 - 14	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 12 - 11	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 10	01 OCT 2026	AD 2 EPPO 12 - 15	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 12 - 12	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 11	09 JUL 2026	AD 2 EPPO 13 - 1	06 AUG 2026	AD 2 EPRA 12 - 13	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 12	04 SEP 2025	AD 2 EPRA 1 - 1	30 OCT 2025	AD 2 EPRA 12 - 15	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPRA 1 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPRA 12 - 16	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 14	22 JAN 2026	AD 2 EPRA 1 - 3	27 NOV 2025	AD 2 EPRA 12 - 17	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 15	19 MAR 2026	AD 2 EPRA 1 - 4	27 NOV 2025	AD 2 EPRA 12 - 19	03 SEP 2026
AD 2 EPPO 1 - 16	27 NOV 2025	AD 2 EPRA 1 - 5	27 NOV 2025	AD 2 EPRA 12 - 21	03 SEP 2026

AD 2 EPRA 13 - 1	14 MAY 2026	AD 2 EPRZ 12 - 15	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 12	11 JUN 2026
AD 2 EPRZ 1 - 1	15 MAY 2025	AD 2 EPRZ 13 - 1	11 JUN 2026	AD 2 EPSY 1 - 13	11 JUN 2026
AD 2 EPRZ 1 - 2	22 JAN 2026	AD 2 EPSC 1 - 1	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 1 - 14	11 JUN 2026
AD 2 EPRZ 1 - 3	22 JAN 2026	AD 2 EPSC 1 - 2	22 JAN 2026	AD 2 EPSY 1 - 15	15 MAY 2025
AD 2 EPRZ 1 - 4	22 JAN 2026	AD 2 EPSC 1 - 3	22 JAN 2026	AD 2 EPSY 1 - 16	27 NOV 2025
AD 2 EPRZ 1 - 5	22 JAN 2026	AD 2 EPSC 1 - 4	30 OCT 2025	AD 2 EPSY 1 - 17	27 NOV 2025
AD 2 EPRZ 1 - 6	04 SEP 2025	AD 2 EPSC 1 - 5	30 OCT 2025	AD 2 EPSY 1 - 18	27 NOV 2025
AD 2 EPRZ 1 - 7	04 SEP 2025	AD 2 EPSC 1 - 6	06 AUG 2026	AD 2 EPSY 1 - 19	29 OCT 2026
AD 2 EPRZ 1 - 8	29 OCT 2026	AD 2 EPSC 1 - 7	06 AUG 2026	AD 2 EPSY 1 - 20	27 NOV 2025
AD 2 EPRZ 1 - 9	29 OCT 2026	AD 2 EPSC 1 - 8	06 AUG 2026	AD 2 EPSY 1 - 21	27 NOV 2025
AD 2 EPRZ 1 - 10	29 OCT 2026	AD 2 EPSC 1 - 9	06 AUG 2026	AD 2 EPSY 1 - 22	27 NOV 2025
AD 2 EPRZ 1 - 11	09 JUL 2026	AD 2 EPSC 1 - 10	06 AUG 2026	AD 2 EPSY 1 - 23	01 OCT 2026
AD 2 EPRZ 1 - 12	22 JAN 2026	AD 2 EPSC 1 - 11	06 AUG 2026	AD 2 EPSY 1 - 24	01 OCT 2026
AD 2 EPRZ 1 - 13	29 OCT 2026	AD 2 EPSC 1 - 12	06 AUG 2026	AD 2 EPSY 1 - 25	01 OCT 2026
AD 2 EPRZ 1 - 14	29 OCT 2026	AD 2 EPSC 1 - 13	06 AUG 2026	AD 2 EPSY 1 - 26	01 OCT 2026
AD 2 EPRZ 1 - 15	29 OCT 2026	AD 2 EPSC 1 - 14	27 NOV 2025	AD 2 EPSY 1 - 27	01 OCT 2026
AD 2 EPRZ 1 - 16	29 OCT 2026	AD 2 EPSC 1 - 15	29 OCT 2026	AD 2 EPSY 2 - 1	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 17	11 JUN 2026	AD 2 EPSC 1 - 16	29 OCT 2026	AD 2 EPSY 6 - 1	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 18	11 JUN 2026	AD 2 EPSC 1 - 17	29 OCT 2026	AD 2 EPSY 7 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 1 - 19	11 JUN 2026	AD 2 EPSC 1 - 18	29 OCT 2026	AD 2 EPSY 8 - 1	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 20	26 NOV 2026	AD 2 EPSC 1 - 19	29 OCT 2026	AD 2 EPSY 8 - 2	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 21	26 NOV 2026	AD 2 EPSC 2 - 1	06 AUG 2026	AD 2 EPSY 8 - 3	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 22	26 NOV 2026	AD 2 EPSC 6 - 1	06 AUG 2026	AD 2 EPSY 8 - 4	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 23	26 NOV 2026	AD 2 EPSC 7 - 1	06 AUG 2026	AD 2 EPSY 10 - 1	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 24	26 NOV 2026	AD 2 EPSC 8 - 1	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 10 - 2	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 25	26 NOV 2026	AD 2 EPSC 8 - 2	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 10 - 3	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 26	26 NOV 2026	AD 2 EPSC 8 - 3	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 10 - 4	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 27	26 NOV 2026	AD 2 EPSC 8 - 5	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 1	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 28	26 NOV 2026	AD 2 EPSC 8 - 6	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 2	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 29	26 NOV 2026	AD 2 EPSC 8 - 7	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 3	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 1 - 30	26 NOV 2026	AD 2 EPSC 10 - 1	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 4	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 2 - 1	29 OCT 2026	AD 2 EPSC 10 - 2	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 5	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 6 - 1	29 OCT 2026	AD 2 EPSC 10 - 3	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 6	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 7 - 1	29 OCT 2026	AD 2 EPSC 10 - 5	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 7	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 8 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSC 10 - 6	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 8	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 8 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSC 10 - 7	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 9	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 8 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 1	06 AUG 2026	AD 2 EPSY 12 - 10	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 8 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 2	06 AUG 2026	AD 2 EPSY 12 - 11	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 8 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 3	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 12	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 8 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 4	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 13	30 OCT 2025
AD 2 EPRZ 10 - 1	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 5	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 15	01 OCT 2026
AD 2 EPRZ 10 - 2	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 6	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 16	01 OCT 2026
AD 2 EPRZ 10 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 7	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 12 - 17	01 OCT 2026
AD 2 EPRZ 10 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 8	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 13 - 1	14 MAY 2026
AD 2 EPRZ 10 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 9	19 FEB 2026	AD 2 EPSY 14 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPRZ 10 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 11	19 FEB 2026	AD 2 EPWA 1 - 1	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 10 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSC 12 - 12	19 FEB 2026	AD 2 EPWA 1 - 2	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 12 - 1	12 JUN 2025	AD 2 EPSC 12 - 13	19 FEB 2026	AD 2 EPWA 1 - 3	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 12 - 2	12 JUN 2025	AD 2 EPSC 13 - 1	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 1 - 4	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 12 - 3	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 1	30 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 5	14 MAY 2026
AD 2 EPRZ 12 - 4	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 2	27 NOV 2025	AD 2 EPWA 1 - 6	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 12 - 5	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 3	27 NOV 2025	AD 2 EPWA 1 - 7	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 12 - 6	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 4	27 NOV 2025	AD 2 EPWA 1 - 8	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 12 - 7	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 5	27 NOV 2025	AD 2 EPWA 1 - 9	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 12 - 8	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 6	27 NOV 2025	AD 2 EPWA 1 - 10	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 12 - 9	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 7	30 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 11	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 12 - 10	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 8	30 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 12	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 12 - 11	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 9	09 JUL 2026	AD 2 EPWA 1 - 13	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 12 - 13	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 10	30 OCT 2025	AD 2 EPWA 1 - 14	26 NOV 2026
AD 2 EPRZ 12 - 14	17 APR 2025	AD 2 EPSY 1 - 11	11 JUN 2026	AD 2 EPWA 1 - 15	26 NOV 2026

AD 2 EPWA 1 - 16	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 7 - 3	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 13 - 3	14 MAY 2026
AD 2 EPWA 1 - 17	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 8 - 1	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 14 - 1	14 MAY 2026
AD 2 EPWA 1 - 18	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 8 - 2	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 1	27 NOV 2025
AD 2 EPWA 1 - 19	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 8 - 3	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 20	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 8 - 5	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 3	27 NOV 2025
AD 2 EPWA 1 - 21	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 8 - 6	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 4	27 NOV 2025
AD 2 EPWA 1 - 22	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 8 - 7	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 5	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 23	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 8 - 9	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 6	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 24	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 8 - 10	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 7	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 25	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 8 - 11	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 8	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 26	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 8 - 13	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 9	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 27	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 8 - 14	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 10	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 28	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 8 - 15	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 11	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 29	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 1	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 12	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 30	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 2	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 13	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 31	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 3	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 14	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 32	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 4	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 15	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 33	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 5	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 16	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 34	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 6	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 17	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 35	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 7	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 18	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 36	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 8	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 19	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 37	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 9	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 20	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 38	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 10	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 21	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 39	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 11	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 22	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 40	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 12	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 23	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 41	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 13	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 24	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 42	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 14	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 25	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 43	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 15	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 26	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 44	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 10 - 16	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 27	06 AUG 2026
AD 2 EPWA 1 - 45	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 1	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 28	09 JUL 2026
AD 2 EPWA 1 - 46	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 2	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 29	09 JUL 2026
AD 2 EPWA 1 - 47	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 3	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 30	09 JUL 2026
AD 2 EPWA 1 - 48	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 4	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 31	09 JUL 2026
AD 2 EPWA 1 - 49	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 5	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 32	09 JUL 2026
AD 2 EPWA 1 - 50	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 6	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 33	09 JUL 2026
AD 2 EPWA 1 - 51	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 7	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 34	09 JUL 2026
AD 2 EPWA 1 - 52	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 8	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 1 - 35	09 JUL 2026
AD 2 EPWA 1 - 53	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 9	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 2 - 1	09 JUL 2026
AD 2 EPWA 1 - 54	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 10	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 6 - 1	09 JUL 2026
AD 2 EPWA 1 - 55	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 11	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 7 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 1 - 56	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 12	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 8 - 1	16 APR 2026
AD 2 EPWA 1 - 57	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 13	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 8 - 2	16 APR 2026
AD 2 EPWA 1 - 58	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 14	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 8 - 3	16 APR 2026
AD 2 EPWA 1 - 59	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 15	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 8 - 5	11 JUN 2026
AD 2 EPWA 1 - 60	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 16	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 8 - 6	11 JUN 2026
AD 2 EPWA 1 - 61	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 17	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 8 - 7	11 JUN 2026
AD 2 EPWA 1 - 62	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 18	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 10 - 1	11 JUN 2026
AD 2 EPWA 2 - 1	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 12 - 19	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 10 - 2	11 JUN 2026
AD 2 EPWA 3 - 1	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 12 - 20	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 10 - 3	11 JUN 2026
AD 2 EPWA 4 - 1	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 12 - 21	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 10 - 4	11 JUN 2026
AD 2 EPWA 4 - 3	06 AUG 2026	AD 2 EPWA 12 - 23	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 10 - 5	29 OCT 2026
AD 2 EPWA 4 - 5	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 12 - 24	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 10 - 6	29 OCT 2026
AD 2 EPWA 4 - 7	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 12 - 25	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 10 - 7	29 OCT 2026
AD 2 EPWA 4 - 9	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 12 - 27	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 10 - 8	29 OCT 2026
AD 2 EPWA 4 - 11	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 12 - 28	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 12 - 1	17 APR 2025
AD 2 EPWA 5 - 1	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 12 - 29	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 12 - 2	17 APR 2025
AD 2 EPWA 5 - 3	26 NOV 2026	AD 2 EPWA 12 - 31	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 12 - 3	17 APR 2025
AD 2 EPWA 6 - 1	01 OCT 2026	AD 2 EPWA 12 - 32	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 12 - 4	17 APR 2025
AD 2 EPWA 6 - 3	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 12 - 33	14 MAY 2026	AD 2 EPWR 12 - 5	17 APR 2025
AD 2 EPWA 7 - 1	14 MAY 2026	AD 2 EPWA 13 - 1	14 MAY 2026	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	11 JUN 2026
AD 2 EPWR 12 - 10	11 JUN 2026
AD 2 EPWR 12 - 11	11 JUN 2026
AD 2 EPWR 12 - 13	11 JUN 2026
AD 2 EPWR 12 - 14	11 JUN 2026
AD 2 EPWR 12 - 15	11 JUN 2026
AD 2 EPWR 13 - 1	22 JAN 2026
AD 2 EPZG 1 - 1	19 MAR 2026
AD 2 EPZG 1 - 2	19 MAR 2026
AD 2 EPZG 1 - 3	11 JUN 2026
AD 2 EPZG 1 - 4	11 JUN 2026
AD 2 EPZG 1 - 5	19 MAR 2026
AD 2 EPZG 1 - 6	19 MAR 2026
AD 2 EPZG 1 - 7	19 MAR 2026
AD 2 EPZG 1 - 8	09 JUL 2026
AD 2 EPZG 1 - 9	04 SEP 2025
AD 2 EPZG 1 - 10	22 JAN 2026
AD 2 EPZG 1 - 11	04 SEP 2025
AD 2 EPZG 1 - 12	19 MAR 2026
AD 2 EPZG 1 - 13	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 1 - 14	26 NOV 2026
AD 2 EPZG 1 - 15	26 NOV 2026
AD 2 EPZG 1 - 16	26 NOV 2026
AD 2 EPZG 1 - 17	26 NOV 2026
AD 2 EPZG 1 - 18	26 NOV 2026
AD 2 EPZG 2 - 1	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 3 - 1	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 6 - 1	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 10 - 1	22 JAN 2026
AD 2 EPZG 10 - 2	22 JAN 2026
AD 2 EPZG 10 - 3	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 10 - 4	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 12 - 1	22 JAN 2026
AD 2 EPZG 12 - 2	22 JAN 2026
AD 2 EPZG 12 - 3	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 12 - 4	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 12 - 5	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 12 - 6	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 12 - 7	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 12 - 8	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 12 - 9	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 12 - 10	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 12 - 11	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 12 - 13	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 12 - 14	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 12 - 15	27 NOV 2025
AD 2 EPZG 13 - 1	16 APR 2026

9.9.4/
9.9.4 ..... GEN 1.7 - 26
10.5.8, 10.5.9/
10.5.8, 10.5.9 ..... GEN 1.7 - 26
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 26
15 Annex 15 ..... GEN 1.7 - 27
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 27
1.2.2.2/
1.2.2.2 ..... GEN 1.7 - 27
Rozdział 5/
Chapter 5 ..... GEN 1.7 - 27
5.3.3.4.6/
5.3.3.4.6 ..... GEN 1.7 - 27
5.3.3.4.9/
5.3.3.4.9 ..... GEN 1.7 - 27
5.3.4/
5.3.4 ..... GEN 1.7 - 27
5.3.5/
5.3.5 ..... GEN 1.7 - 27
16 Annex 16 ..... GEN 1.7 - 28
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 28
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 28
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 28
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 28
2.1.1/
2.1.1 ..... GEN 1.7 - 28
2.2.1.3.1/
2.2.1.3.1 ..... GEN 1.7 - 28
2.2.1.3.2/
2.2.1.3.2 ..... GEN 1.7 - 29
2.2.1.3.6/
2.2.1.3.6 ..... GEN 1.7 - 29
4.2.1/
4.2.1 ..... GEN 1.7 - 29
4.3.1/
4.3.1 ..... GEN 1.7 - 29
17 Annex 17 ..... GEN 1.7 - 30
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 30
18 Annex 18 ..... GEN 1.7 - 31
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 31
19 Annex 19 ..... GEN 1.7 - 32
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 32
4444 Doc 4444 ..... GEN 1.7 - 33
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 33
12.3.1.1/
12.3.1.1 ..... GEN 1.7 - 33
12.3.1.2/
12.3.1.2 ..... GEN 1.7 - 33
12.1.4.15/
12.1.4.15 ..... GEN 1.7 - 33
12.1.2.3/

12.1.2.3 ..... GEN 1.7 - 33
12.3.1.4/
12.3.1.4 ..... GEN 1.7 - 33
8168 Doc 8168 ..... GEN 1.7 - 34
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 34
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 34
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 34
10066 Doc 10066 ..... GEN 1.7 - 35
RÓŻNICE:/
DIFFERENCES: ..... GEN 1.7 - 35
5.3.3.2/
5.3.3.2 ..... GEN 1.7 - 35
5.3.3.3/
5.3.3.3 ..... GEN 1.7 - 35
5.3.3.4/
5.3.3.4 ..... GEN 1.7 - 35
6.1.4.3/
6.1.4.3 ..... GEN 1.7 - 35
6.1.4.3/
6.1.4.3 ..... GEN 1.7 - 35
7.7.4/
7.7.4 ..... GEN 1.7 - 35
GEN 2 TABELE I KODY/
2 TABLES AND CODES ..... GEN 2.1 - 1
GEN 2.1 SYSTEM POMIARU, OZNAKOWANIE STATKÓW POWIETRZNYCH, DNI ŚWIĄTECZNE/
MEASURING SYSTEM, AIRCRAFT MARKINGS, HOLIDAYS ..... GEN 2.1 - 1
1 JEDNOSTKI MIARY/
1 UNITS OF MEASUREMENT ..... GEN 2.1 - 1
2 CZASOWY UKŁAD ODNIESIENIA/
2 TEMPORAL REFERENCE SYSTEM ..... GEN 2.1 - 1
2.2/
2.2 ..... GEN 2.1 - 1
2.3/
2.3 ..... GEN 2.1 - 1
2.4/
2.4 ..... GEN 2.1 - 1
3 POZIOMY UKŁAD ODNIESIENIA/
3 HORIZONTAL REFERENCE SYSTEM ..... GEN 2.1 - 2
4 PIONOWY UKŁAD ODNIESIENIA/
4 VERTICAL REFERENCE SYSTEM ..... GEN 2.1 - 2
5 ZNAKI PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ I ZNAKI REJESTRACYJNE/
5 AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS ..... GEN 2.1 - 2
6 DNI USTAWOWO WOLNE OD PRACY/
6 PUBLIC HOLIDAYS ..... GEN 2.1 - 3
GEN 2.2 SKRÓTY WYKORZYSTYWANE W PUBLIKACJACH AIS/
ABBREVIATIONS USED IN AIS PUBLICATIONS ..... GEN 2.2 - 1
GEN 2.3 ZNAKI NA MAPACH/
CHART SYMBOLS ..... GEN 2.3 - 1
GEN 2.4 WSKAŹNIKI LOKALIZACJI/
LOCATION INDICATORS ..... GEN 2.4 - 1
GEN 2.5 WYKAZ POMOCY RADIONAWIGACYJNYCH/
LIST OF RADIO NAVIGATION AIDS ..... GEN 2.5 - 1
GEN 2.6 PRZELICZANIE JEDNOSTEK MIARY/
CONVERSION OF UNITS OF MEASUREMENT ..... GEN 2.6 - 1
GEN 2.7 WSCHÓD I ZACHÓD SŁOŃCA/
SUNRISE / SUNSET ..... GEN 2.7 - 1
1 OBLICZANIE CZASÓW WSCHODU I ZACHODU SŁOŃCA/
1 CALCULATION OF SUNRISE AND SUNSET TIMES ..... GEN 2.7 - 1

1.1/
1.1 ..... GEN 2.7 - 1
1.2/
1.2 ..... GEN 2.7 - 1
GEN 3 SŁUŻBY/
3 SERVICES ..... GEN 3.1 - 1
GEN 3.1 SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ/
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES ..... GEN 3.1 - 1
1 SŁUŻBA ODPOWIEDZIALNA/
1 RESPONSIBLE SERVICE ..... GEN 3.1 - 1
2 OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI/
2 AREA OF RESPONSIBILITY ..... GEN 3.1 - 2
3 ZBIÓR INFORMACJI LOTNICZYCH/
3 AERONAUTICAL PUBLICATIONS ..... GEN 3.1 - 2
3.1/
3.1 ..... GEN 3.1 - 1
3.2/
3.2 ..... GEN 3.1 - 1
3.3/
3.3 ..... GEN 3.1 - 1
3.4/
3.4 ..... GEN 3.1 - 1
4 SYSTEM AIRAC/
4 AIRAC SYSTEM ..... GEN 3.1 - 4
4.1/
4.1 ..... GEN 3.1 - 1
4.2/
4.2 ..... GEN 3.1 - 1
5 INFORMACJA PRZED LOTEM NA LOTNISKACH/LĄDOWISKACH DLA ŚMIGŁOWCÓW/
5 PRE-FLIGHT INFORMATION SERVICESAT AERODROMES/HELIPORTS ..... GEN 3.1 - 5
6 CYFROWE ZBIORY DANYCH/
6 DIGITAL DATA SETS ..... GEN 3.1 - 5
6.1/
6.1 ..... GEN 3.1 - 1
6.2/
6.2 ..... GEN 3.1 - 1
GEN 3.2 MAPY LOTNICZE/
AERONAUTICAL CHARTS ..... GEN 3.2 - 1
1 SŁUŻBY ODPOWIEDZIALNE/
1 RESPONSIBLE SERVICE(S) ..... GEN 3.2 - 1
2 UTRZYMANIE MAP/
2 MAINTENANCE OF CHARTS ..... GEN 3.2 - 1
3 USTALENIA DOTYCZĄCE ZAKUPU/
3 PURCHASE ARRANGEMENTS ..... GEN 3.2 - 1
4 DOSTĘPNE SERIE MAP LOTNICZYCH/
4 AERONAUTICAL CHART SERIES AVAILABLE ..... GEN 3.2 - 2
OGÓLNY OPIS POSZCZEGÓLNYCH SERII/
GENERAL DESCRIPTION OF EACH SERIES ..... GEN 3.2 - 2
1 Mapa Lotniska - ICAO/
1 Aerodrome Chart - ICAO ..... GEN 3.2 - 2
2 Mapa Parkowania/Dokowania Statków Powietrznych - ICAO/
2 Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO ..... GEN 3.2 - 2
3 Mapa Naziemnego Ruchu Lotniskowego - ICAO/
3 Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO ..... GEN 3.2 - 3
4 Mapa Przeszkód Lotniskowych - ICAO Typ A (Ograniczenia operacyjne)/
4 Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A (Operating Limitations) ..... GEN 3.2 - 3
5 Mapa Terenu dla Podejścia Precyzyjnego - ICAO/
5 Precision Approach Terrain Chart - ICAO ..... GEN 3.2 - 3
6 Mapa Standardowych Odlotów według Wskazań Przyrządów (SID) - ICAO/
6 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO ..... GEN 3.2 - 3
7 Mapa Obszarowa - ICAO/
7 Area Chart - ICAO ..... GEN 3.2 - 3

8 Mapa Standardowych Dolotów według Wskazań Przyrządów (STAR) - ICAO/
8 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO ..... GEN 3.2 - 3
9 Mapa Minimalnych Wysokości Bezwzględnych Dozorowania ATC - ICAO/
9 ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO ..... GEN 3.2 - 3
10 Mapa Podejścia według Wskazań Przyrządów - ICAO/
10 Instrument Approach Chart - ICAO ..... GEN 3.2 - 3
11 Mapa Podejścia z Widocznością - ICAO/
11 Visual Approach Chart - ICAO ..... GEN 3.2 - 4
12 Mapa Tras Lotniczych - ICAO/
12 Enroute Chart - ICAO ..... GEN 3.2 - 4
13 Lotnicza mapa Polski - ICAO/
13 Aeronautical Chart of Poland - ICAO ..... GEN 3.2 - 4
14 Mapa Tras Dolotowych i Odlotowych VFR/
14 VFR Arrival and Departure Routes ..... GEN 3.2 - 4
15 Mapa operacyjna dla lotów z widocznością/
15 Visual Operation Chart ..... GEN 3.2 - 4
16 Mapy dodatkowe/
16 Supplementary Charts ..... GEN 3.2 - 5
5 WYKAZ DOSTĘPNYCH MAP LOTNICZYCH/
5 LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE ..... GEN 3.2 - 6
6 INDEKS ARKUSZY LOTNICZEJ MAPY POLSKI – ICAO 1: 500 000/
6 INDEX TO THE AERONAUTICAL CHART OF POLAND – ICAO 1: 500 000 ..... GEN 3.2 - 18
7 MAPY TOPOGRAFICZNE/
7 TOPOGRAPHICAL CHARTS ..... GEN 3.2 - 18
8 KOREKTY MAP NIEUJĘTYCH W AIP/
8 CORRECTIONS TO CHARTS NOT CONTAINED IN THE AIP ..... GEN 3.2 - 18
GEN 3.3 SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO (ATS)/
AIR TRAFFIC SERVICES (ATS) ..... GEN 3.3 - 1
1 SŁUŻBA ODPOWIEDZIALNA/
1 RESPONSIBLE SERVICE ..... GEN 3.3 - 1
1.1/
1.1 ..... GEN 3.3 - 1
1.2/
1.2 ..... GEN 3.3 - 1
1.3/
1.3 ..... GEN 3.3 - 1
1.4/
1.4 ..... GEN 3.3 - 1
1.5/
1.5 ..... GEN 3.3 - 1
2 OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI/
2 AREA OF RESPONSIBILITY ..... GEN 3.3 - 1
2.1/
2.1 ..... GEN 3.3 - 1
2.2/
2.2 ..... GEN 3.3 - 1
2.3/
2.3 ..... GEN 3.3 - 1
3 RODZAJE SŁUŻB/
3 TYPES OF SERVICES ..... GEN 3.3 - 2
4 KOORDYNACJA MIĘDZY OPERATOREM A ATS/
4 COORDINATION BETWEEN THE OPERATOR AND ATS ..... GEN 3.3 - 2
5 MINIMALNA WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA LOTU/
5 MINIMUM FLIGHT ALTITUDE ..... GEN 3.3 - 3
5.1 TEREN GÓRZYSTY W FIR WARSZAWA/
5.1 MOUNTAINOUS AREAS WITHIN FIR WARSZAWA ..... GEN 3.3 - 3
6 WYKAZ ADRESÓW ORGANÓW ATS/
6 ATS UNITS ADDRESS LIST ..... GEN 3.3 - 5
GEN 3.4 SŁUŻBY ŁĄCZNOŚCI I SŁUŻBY NAWIGACYJNE/
COMMUNICATION AND NAVIGATION SERVICES ..... GEN 3.4 - 1
1 SŁUŻBA ODPOWIEDZIALNA/
1 RESPONSIBLE SERVICE ..... GEN 3.4 - 1

2 OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI/
2 AREA OF RESPONSIBILITY ..... GEN 3.4 - 1
3 RODZAJE SŁUŻBY/
3 TYPES OF SERVICE ..... GEN 3.4 - 1
4 WYMAGANIA I WARUNKI/
4 REQUIREMENTS AND CONDITIONS ..... GEN 3.4 - 8
5 RÓŻNE/
5 MISCELLANEOUS ..... GEN 3.4 - 8
GEN 3.5 SŁUŻBY METEOROLOGICZNE/
METEOROLOGICAL SERVICES ..... GEN 3.5 - 1
1 SŁUŻBA ODPOWIEDZIALNA/
1 RESPONSIBLE SERVICE ..... GEN 3.5 - 1
1.1/
1.1 ..... GEN 3.5 - 1
1.2/
1.2 ..... GEN 3.5 - 1
1.3/
1.3 ..... GEN 3.5 - 1
2 OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI/
2 AREA OF RESPONSIBILITY ..... GEN 3.5 - 2
2.1/
2.1 ..... GEN 3.5 - 1
2.2/
2.2 ..... GEN 3.5 - 1
2.3/
2.3 ..... GEN 3.5 - 1
2.4/
2.4 ..... GEN 3.5 - 1
2.5/
2.5 ..... GEN 3.5 - 1
3 OBSERWACJE I KOMUNIKATY METEOROLOGICZNE/
3 METEOROLOGICAL OBSERVATIONS AND REPORTS ..... GEN 3.5 - 4
4 RODZAJE SŁUŻB/
4 TYPES OF SERVICES ..... GEN 3.5 - 17
4.1/
4.1 ..... GEN 3.5 - 1
4.2/
4.2 ..... GEN 3.5 - 1
4.3/
4.3 ..... GEN 3.5 - 1
4.4/
4.4 ..... GEN 3.5 - 1
4.5/
4.5 ..... GEN 3.5 - 1
4.6/
4.6 ..... GEN 3.5 - 1
4.7/
4.7 ..... GEN 3.5 - 1
5 POWIADOMIENIA WYMAGANE OD OPERATORÓW/
5 NOTIFICATION REQUIRED FROM OPERATORS ..... GEN 3.5 - 22
6 MELDUNKI ZE STATKÓW POWIETRZNYCH/
6 AIRCRAFT REPORTS ..... GEN 3.5 - 22
7 VOLMET/
7 VOLMET SERVICE ..... GEN 3.5 - 22
8 SIGMET I AIRMET/
8 SIGMET AND AIRMET SERVICE ..... GEN 3.5 - 22
8.1 SIGMET/
8.1 SIGMET ..... GEN 3.5 - 22
8.2 AIRMET/
8.2 AIRMET ..... GEN 3.5 - 22
9 INNE AUTOMATYCZNE SŁUŻBY METEOROLOGICZNE/
9 OTHER AUTOMATED METEOROLOGICAL SERVICES ..... GEN 3.5 - 23
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 SŁUŻBY POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA (SAR)/
SEARCH AND RESCUE (SAR) ..... GEN 3.6 - 1
1 SŁUŻBY ODPOWIEDZIALNE/
1 RESPONSIBLE SERVICE(S) ..... GEN 3.6 - 1
1.1 Minister właściwy do spraw transportu:/
1.1 Minister in charge of transport: ..... GEN 3.6 - 1
1.2 Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego/
1.2 President of the Civil Aviation Authority ..... GEN 3.6 - 1
2 OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI/
2 AREA OF RESPONSIBLITY ..... GEN 3.6 - 1
2.1 Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa (ARCC Warszawa)/
2.1 Rescue Coordination Centre (ARCC Warszawa) ..... GEN 3.6 - 1
2.2 Podośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego w Warszawie (ARSC Warszawa)/
2.2 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)/
2.3 Aeronautical Rescue Coordination Sub-Centre in Gdynia (ARSC Gdynia) ..... GEN 3.6 - 2
3 RODZAJE SŁUŻBY/
3 TYPES OF SERVICE ..... GEN 3.6 - 2
4 UMOWY SŁUŻB POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA/
4 SAR AGREEMENTS ..... GEN 3.6 - 2
5 WARUNKI DOSTĘPNOŚCI/
5 CONDITIONS OF AVAILABILITY ..... GEN 3.6 - 3
6 STOSOWANE PROCEDURY I SYGNAŁY/
6 PROCEDURES AND SIGNALS USED ..... GEN 3.6 - 3
GEN 3.7 USŁUGI ZARZĄDZANIA INFORMACJAMI/
INFORMATION SERVICES ..... GEN 3.7 - 1
1 REJESTR(Y) SYSTEMU ZARZĄDZANIA INFORMACJĄ UDOSTĘPNIONĄ POPRZEZ USŁUGI (SWIM) / OPIS USŁUG/
1 SYSTEM-WIDE INFORMATION MANAGEMENT (SWIM) REGISTRY(IES) / INFORMATION SERVICE OVERVIEW(S) .. GEN 3.7 - 1
GEN 4 OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z LOTNISK / LOTNISK DLA ŚMIGŁOWCÓW ORAZ ZA SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ (ANS)/
4 CHARGES FOR AERODROMES/HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES (ANS) ..... GEN 4.1 - 1
GEN 4.1 OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z LOTNISKA / LOTNISKA DLA ŚMIGŁOWCÓW/
AERODROME / HELIPORT CHARGES ..... GEN 4.1 - 1
GEN 4.1.1 LOTNISKO BYDGOSZCZ/
BYDGOSZCZ AERODROME ..... GEN 4.1.1 - 1
GEN 4.1.1 LOTNISKO BYDGOSZCZ/
BYDGOSZCZ AERODROME ..... GEN 4.1.1 - 1
GEN 4.1.2 LOTNISKO GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY/
GDAŃSK LECH WALESA AERODROME ..... GEN 4.1.2 - 1
GEN 4.1.2 LOTNISKO GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY/
GDAŃSK IM. LECHA WAĘSY AERODROME ..... GEN 4.1.2 - 1
GEN 4.1.3 LOTNISKO KRAKÓW-BALICE/
KRAKÓW-BALICE AERODROME ..... GEN 4.1.3 - 1
GEN 4.1.3 LOTNISKO KRAKÓW-BALICE/
KRAKÓW-BALICE AERODROME ..... GEN 4.1.3 - 1
GEN 4.1.4 LOTNISKO KATOWICE-PYRZOWICE/
KATOWICE-PYRZOWICE AERODROME ..... GEN 4.1.4 - 1
GEN 4.1.4 LOTNISKO KATOWICE-PYRZOWICE/
KATOWICE-PYRZOWICE AERODROME ..... GEN 4.1.4 - 1
GEN 4.1.5 LOTNISKO LUBLIN/
LUBLIN AERODROME ..... GEN 4.1.5 - 1
GEN 4.1.5 LOTNISKO LUBLIN/
LUBLIN AERODROME ..... GEN 4.1.5 - 1
1 POSTANOWIENIA OGÓLNE I DEFINICJE/
1 GENERAL PROVISIONS AND DEFINITIONS ..... GEN 4.1.5 - 1
2 KATALOG OPŁAT LOTNISKOWYCH/
2 CATALOGUE OF AERODROME CHARGES ..... GEN 4.1.5 - 2
2.1 Opłata za lądowanie/
2.1 Landing charge ..... GEN 4.1.5 - 2
2.2 Opłaty pasażerskie/
2.2 Passenger charges ..... GEN 4.1.5 - 3

2.3 Opłata postojowa/
2.3 Parking charge ..... GEN 4.1.5 - 3
2.4 Opłata towarowa/
2.4 Cargo charge ..... GEN 4.1.5 - 3
2.5 Opłaty dodatkowe/
2.5 Additional charges ..... GEN 4.1.5 - 3
3 ODSTĘPSTWA/
3 EXEMPTIONS ..... GEN 4.1.5 - 4
4 ZNIŻKI/
4 DISCOUNTS ..... GEN 4.1.5 - 4
4.1 Zasady ogólne/
4.1 General ..... GEN 4.1.5 - 4
4.2 Program zniżek dla przewoźników bazowych/
4.2 Scheme of charges for base air carriers ..... GEN 4.1.5 - 4
4.3 Schemat zniżek dla nowych tras/
4.3 Scheme of charges for new routes ..... GEN 4.1.5 - 5
4.4 Zniżki specjalne/
4.4 Special discounts ..... GEN 4.1.5 - 5
GEN 4.1.6 LOTNISKO ŁÓDŹ/
ŁÓDŹ AERODROME ..... GEN 4.1.6 - 1
GEN 4.1.6 LOTNISKO ŁÓDŹ/
ŁÓDŹ AERODROME ..... GEN 4.1.6 - 1
GEN 4.1.7 LOTNISKO WARSZAWA/MODLIN/
WARSZAWA/MODLIN AERODROME ..... GEN 4.1.7 - 1
GEN 4.1.7 LOTNISKO WARSZAWA/MODLIN/
WARSZAWA/MODLIN AERODROME ..... GEN 4.1.7 - 1
GEN 4.1.8 LOTNISKO POZNAŃ-ŁAWICA/
POZNAŃ-ŁAWICA AERODROME ..... GEN 4.1.8 - 1
GEN 4.1.8 LOTNISKO POZNAŃ-ŁAWICA/
POZNAŃ-ŁAWICA AERODROME ..... GEN 4.1.8 - 1
GEN 4.1.9 LOTNISKO WARSZAWA-RADOM/
WARSZAWA-RADOM AERODROME ..... GEN 4.1.9 - 1
GEN 4.1.9 LOTNISKO WARSZAWA-RADOM/
WARSZAWA-RADOM AERODROME ..... GEN 4.1.9 - 1
GEN 4.1.10 LOTNISKO RZESZÓW-JASIONKA/
RZESZÓW-JASIONKA AERODROME ..... GEN 4.1.10 - 1
GEN 4.1.10 LOTNISKO RZESZÓW-JASIONKA/
RZESZÓW-JASIONKA AERODROME ..... GEN 4.1.10 - 1
GEN 4.1.11 LOTNISKO SZCZECIN-GOLENIÓW/
SZCZECIN-GOLENIÓW AERODROME ..... GEN 4.1.11 - 1
GEN 4.1.11 LOTNISKO SZCZECIN-GOLENIÓW/
SZCZECIN-GOLENIÓW AERODROME ..... GEN 4.1.11 - 1
GEN 4.1.12 LOTNISKO OLSZTYN-MAZURY/
OLSZTYN-MAZURY AERODROME ..... GEN 4.1.12 - 1
GEN 4.1.12 LOTNISKO OLSZTYN-MAZURY/
OLSZTYN-MAZURY AERODROME ..... GEN 4.1.12 - 1
1 DEFINICJE/
1 DEFINITIONS ..... GEN 4.1.12 - 1
2 POSTANOWIENIA OGÓLNE/
2 GENERAL PROVISIONS ..... GEN 4.1.12 - 1
3 OPŁATA ZA LĄDOWANIE STATKU POWIETRZNEGO/
3 LANDING CHARGE ..... GEN 4.1.12 - 2
4 OPŁATA POSTOJOWA/
4 PARKING CHARGE ..... GEN 4.1.12 - 3
5 OPŁATA PASAŻERSKA/
5 PASSENGER CHARGE ..... GEN 4.1.12 - 3
6 OPŁATY DODATKOWE/
6 ADDITIONAL CHARGES ..... GEN 4.1.12 - 3
7 ZNIŻKI OD OPŁAT LOTNISKOWYCH/
7 DISCOUNTS ON AERODROME CHARGES ..... GEN 4.1.12 - 4
GEN 4.1.13 LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE/
WARSAW CHOPIN AIRPORT ..... GEN 4.1.13 - 1

GEN 4.1.13 LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE/
CHOPINA W WARSZAWIE AERODROME ..... GEN 4.1.13 - 1
GEN 4.1.14 LOTNISKO WROCŁAW-STRACHOWICE/
WROCŁAW-STRACHOWICE AERODROME ..... GEN 4.1.14 - 1
GEN 4.1.14 LOTNISKO WROCŁAW-STRACHOWICE/
WROCŁAW-STRACHOWICE AERODROME ..... GEN 4.1.14 - 1
GEN 4.1.15 LOTNISKO ZIELONA GÓRA-BABIMOST/
ZIELONA GÓRA-BABIMOST AERODROME ..... GEN 4.1.15 - 1
GEN 4.1.15 LOTNISKO ZIELONA GÓRA-BABIMOST/
ZIELONA GÓRA-BABIMOST AERODROME ..... GEN 4.1.15 - 1
GEN 4.2 OPŁATY ZA USŁUGI SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ/
AIR NAVIGATION SERVICES CHARGES ..... GEN 4.2 - 1
1 POSTANOWIENIA OGÓLNE I DEFINICJE/
1 GENERAL PROVISIONS AND DEFINITIONS ..... GEN 4.2 - 1
2 OPŁATA ZA USŁUGĘ NAWIGACJI TERMINALOWEJ/
2 TERMINAL NAVIGATION SERVICE CHARGE ..... GEN 4.2 - 4
3 OPŁATA ZA USŁUGĘ NAWIGACJI TRASOWEJ/
3 EN-ROUTE SERVICE CHARGE ..... GEN 4.2 - 4
4 ODSTĘPSTWA/
4 EXEMPTIONS ..... GEN 4.2 - 5
5 WARUNKI PŁATNOŚCI/
5 TERMS OF PAYMENT ..... GEN 4.2 - 6

18 Annex 18

Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną

Wydanie czwarte, lipiec 2011, zmiana 12.

RÓŻNICE:

Niezależnie od wymagań Instrukcji Technicznych ICAO Doc 9284, należy stosować przepisy Ustawy z dnia 5 Sierpnia 2022 r. o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Dz. U. poz. 1715). Różnice wynikające z prawa krajowego zostały zgłoszone do ICAO oraz IATA. Szczegółowe informacje znajdują się w dziale State Variations ICAO Doc 9284 oraz w IATA Dangerous Goods Regulations.

The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

Fourth Edition, July 2011, Amdt 12.

DIFFERENCES:

Regardless of the provisions of ICAO Doc 9284 Technical Instructions, the Act of 5 August 2022 on the transport of dangerous goods by air (Journal of Laws, item 1715) shall apply. Differences arising from national legislation have been notified to ICAO and IATA. Detailed information is available in the State Variations section of ICAO Doc 9284 and in the IATA Dangerous Goods Regulations.

19 Annex 19

Zarządzanie bezpieczeństwem
Wydanie drugie, lipiec 2016

RÓŻNICE:
Brak.

Safety Management System
Second Edition, July 2016.

DIFFERENCES:
None.

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 2026 są dniami wolnymi od pracy:
1, 6 stycznia,
5, 6 kwietnia,
1, 3, 24 maja,
4 czerwca,
15 sierpnia,
1, 11 listopada,
24, 25, 26 grudnia
oraz niedziele.
Dni dodatkowo wolne w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej:
14 sierpnia,
23 grudnia.

Następujące dni w roku 2027 są dniami wolnymi od pracy:
1, 6 stycznia,
28, 29 marca,
1, 3, 16, 27 maja,
15 sierpnia,
1, 11 listopada,
24, 25, 26 grudnia
oraz niedziele.
Dni dodatkowo wolne w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej:
4 maja,
23 grudnia.

6 PUBLIC HOLIDAYS

The following days in year 2026 are off-work days:
1, 6 January,
5, 6 April,
1, 3, 24 May,
4 June,
15 August,
1, 11 November,
24, 25, 26 December
and Sundays.
Additional off-work days in the Polish Air Navigation Services Agency:
14 August,
23 December.

The following days in year 2027 are off-work days:
1, 6 January,
28, 29 March
1, 3, 16, 27 May,
15 August,
1, 11 November,
24, 25, 26 December
and Sundays.
Additional off-work days in the Polish Air Navigation Services Agency:
4 May,
23 December.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

4.1. Wszystkie Zmiany i Suplementy do AIP Polska są wydawane w dniach publikacji cyklu AIRAC i obowiązują od daty podanej na stronie tytułowej danej Zmiany.

Zmiany AIRAC są wysyłane z wyprzedzeniem co najmniej 42-dniowym, tak by dotarły do odbiorców na co najmniej 28 dni przed datą ich wejścia w życie.

Jeśli Zmiana lub Suplement do AIP publikowane są zgodnie z cyklem AIRAC, należy wydać tzw. „Trigger NOTAM" z odniesieniem do odpowiedniego numeru Zmiany do AIP lub numeru Suplementu do AIP. NOTAM ten obowiązuje przez 14 dni począwszy od odpowiedniej daty ważności AIRAC.

4.1. All Amendments and Supplements to AIP Poland are issued in accordance with AIRAC cycle publication dates and become effective on the date indicated on the Amendment cover sheet.

AIRAC Amendments are distributed at least 42 days in advance in order for information to be made available and reach recipients at least 28 days in advance of the effective date.

When an AIP Amendment or an AIP Supplement is published in accordance with AIRAC procedures, a so-called "Trigger NOTAM" shall be issued with reference to the appropriate AIP Amendment number or AIP Supplement number. The NOTAM is valid for 14 days beginning from the appropriate AIRAC effective date.

4.2. Daty cyklu AIRAC:

4.2. The AIRAC cycle dates schedule:

Data obowiązywania danych Effective date	Data dostarczania danych do Zmiany AIRAC Deadline for AIRAC Amendment	Data publikacji TRIGGER NOTAM Publication date of TRIGGER NOTAM
2026-11-26	2026-09-10	2026-10-15
2026-12-24	NIL	2026-11-12
2027-01-21	2026-11-05	2026-12-10
2027-02-18	2026-12-03	2027-01-07
2027-03-18	2026-12-31	2027-02-04
2027-04-15	2027-01-28	2027-03-04
2027-05-13	2027-02-25	2027-04-01
2027-06-10	2027-03-25	2027-04-29
2027-07-08	2027-04-22	2027-05-27
2027-08-05	2027-05-20	2027-06-24
2027-09-02	2027-06-17	2027-07-22
2027-09-30	2027-07-15	2027-08-19
2027-10-28	2027-08-12	2027-09-16
2027-11-25	2027-09-09	2027-10-14
2027-12-23	NIL	2027-11-11
2028-01-20	2027-11-04	2027-12-09

5 INFORMACJA PRZED LOTEM NA LOTNISKACH/ LĄDOWISKACH DLA ŚMIGŁOWCÓW

ARO udostępnia Biuletyn Informacji Przed Lotem (PIB) zdalnie poprzez e-mail lub usługi iwb.pansa.pl.

W ramach oprogramowania IWB (Integrated Web Briefing) (iwb.pansa.pl), Biuletyn Informacji Przed Lotem dostępny jest dla zarejestrowanych użytkowników.

PIB zawiera informacje o charakterze stałym, wprowadzone w życie w ciągu ostatnich 90 dni oraz dostępne informacje o charakterze tymczasowym ważne w dniu wykonania lotu.

PIB dostępny jest bezpłatnie dla wszystkich lotów „na żądanie".

5 PRE-FLIGHT INFORMATION SERVICESAT AERODROMES/ HELIPORTS

ARO publishes Pre-flight information bulletin (PIB) remotely by e-mail or iwb.pansa.pl services.

Within IWB (Integrated Web Briefing) (iwb.pansa.pl) software, Pre-flight information bulletin is available for registered users.

PIB contains permanent changes information effective from the last 90 days and available temporary information effective within the day of performing the flight.

PIB is free of charge available for all flights "on request".

6 CYFROWE ZBIORY DANYCH

6 DIGITAL DATA SETS

6.1. Opis dostępnych i niedostępnych cyfrowych zbiorów danych:

6.1. Description of the available and not available digital data sets:

Tytuł zbioru danych/ Data set title	**Zbiór danych AIP (AIXM 5.1) / AIP data set (AIXM 5.1)**
Krótki opis/Short description	Dane lotnicze zawarte w polskim zbiorze danych AIP są gromadzone i publikowane zgodnie z wymaganiami Załącznika 15 ICAO. Zbiór danych jest pełnym zbiorem danych i zawiera następujące cechy danych lotniczych: / The aeronautical data of the Polish AIP data set sample are collected and published according to ICAO Annex 15. This data set is a full data set and it contains the following aeronautical data features: - Aerodrome data; - Airspace data; - ATS and other routes data; - Navaid data; - Other information data; a także wspólne cechy danych, takie jak: / as well as shared characteristics of data such as: - Schedule; - Geometry.
Uwzględnione przedmioty danych/ Data subjects	Zbiór danych AIP zawiera następujące cechy danych lotniczych (jeśli dotyczy): / The AIP data set contains the following aeronautical data features (if applicable): a) ATS airspace (type, name, lateral limits, vertical limits, class of airspace); b) Special activity airspace (type, name, lateral limits, vertical limits, restriction, activation); c) Route (identifier prefix, designator, flight rules); d) Route segment (navigation specification from point to point, track, length, upper limit, lower limit, minimum en-route altitude (MEA), minimum obstacle clearance altitude (MOCA), direction of cruising level, reverse direction of cruising level)); e) Waypoint - en-route (identification, location, formation); f) Aerodrome/Heliport (ICAO location indicator, name, designator IATA, served city, certified ICAO, certification date, certification expiration date, control type, field elevation, reference temperature, magnetic variation, reference point); g) Runway (designator, nominal length, nominal width, surface type, strength); h) Runway Direction (designator, true bearing, threshold, take off run available (TORA), take-off distance available (TODA), accelerate-stop distance available (ASDA), landing distance available (LDA); i) FATO (designation, length, width, threshold point); j) TLOF (designator, centre point, length, width, surface type); k) Radio navigation aid (type, identification, name, aerodrome/heliport served, hours of operation, magnetic variation, frequency/channel, position, elevation, magnetic bearing, true bearing, zero bearing direction). **Limitations:** Lack of minimum objects and attributes indicated in Commission Implementing Regulation (EU) 469/2020: - Route segment (required navigation performance), - Runway Direction (rejected TODA (for helicopters), - Waypoint en-route (reporting requirement).
Zakres geograficzny/ Geographical scope	FIR EPWW
Ograniczenia i uwagi/ Limitations and remarks	Ograniczenia w dostępie: tylko dla subskrybentów. / Access restrictions: For subscribers only. Ograniczenia w użytkowaniu: https://www.ais.pansa.pl/o-ais/zastrzezenia-prawne/ https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zasady-ochrony-praw-autorskich/ Limitations on the use: https://www.ais.pansa.pl/en/about-ais/disclaimer/ https://www.ais.pansa.pl/en/publications/copyright-policy/ Ograniczenia ze względu na bezpieczeństwo danych: należy sprawdzić dołączone sumy kontrolne CRC32 i MD5./ Security restrictions: check attached CRC32 and MD5 checksums.
Tytuł zbioru danych/ Data set title	**Zbiór danych o terenie / Terrain data set**
Krótki opis/Short description	Niedostępny/Not AVBL

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	06 AUG 2026
1: 5 000	CARGO APRON, APRONS 12, 13	AD 2 EPWA 4-5	14 MAY 2026
1: 5 000	APRON 10	AD 2 EPWA 4-7	01 OCT 2026
1: 5 000	MILITARY APRON, APRON 9	AD 2 EPWA 4-9	14 MAY 2026
1: 5 000	APRON 2	AD 2 EPWA 4-11	14 MAY 2026
Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO			
1: 15 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 5-1	09 JUL 2026
1: 15 000	Katowice - Pyrzowice	AD 2 EPKT 5-1	29 OCT 2026
1: 15 000	Lotnisko Chopina w Warszawie	AD 2 EPWA 5-1	01 OCT 2026
	Taxiways for A380-800, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY		
1: 15 000	Ice shedding positions	AD 2 EPWA 5-3	26 NOV 2026
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A			
1: 15 000	Bydgoszcz RWY 08/26	AD 2 EPBY 6-1	01 OCT 2026
1: 15 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 11/29	AD 2 EPGD 6-1	02 OCT 2025
1: 20 000	Kraków - Balice RWY 07/25	AD 2 EPKK 6-1	01 OCT 2026
1: 15 000	Katowice - Pyrzowice RWY 08/26	AD 2 EPKT 6-1	22 JAN 2026
1: 20 000	Lublin RWY 07/25	AD 2 EPLB 6-1	27 NOV 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	16 APR 2026
1: 15 000	Rzeszów - Jasionka RWY 09/27	AD 2 EPRZ 6-1	29 OCT 2026
1: 15 000	Szczecin - Goleniów RWY 13/31	AD 2 EPSC 6-1	06 AUG 2026
1: 15 000	Olsztyn - Mazury RWY 01/19	AD 2 EPSY 6-1	30 OCT 2025
1: 15 000	Lotnisko Chopina w Warszawie RWY 11/29	AD 2 EPWA 6-1	01 OCT 2026
1: 15 000	Lotnisko Chopina w Warszawie RWY 15/33	AD 2 EPWA 6-3	14 MAY 2026
1: 15 000	Wrocław - Strachowice RWY 11/29	AD 2 EPWR 6-1	09 JUL 2026
1: 15 000	Zielona Góra - Babimost RWY 06/24	AD 2 EPZG 6-1	27 NOV 2025
Precision Approach Terrain Chart - ICAO			
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 5 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 29	AD 2 EPGD 7-1	02 OCT 2025
	Kraków - Balice:		
1: 5 000	Kraków - Balice RWY 25	AD 2 EPKK 7-1	03 SEP 2026
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 2 500	Katowice - Pyrzowice RWY 26	AD 2 EPKT 7-1	22 JAN 2026
	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
1: 2 500	Warszawa/Modlin RWY 08	AD 2 EPMO 7-1	17 APR 2025
	Poznań - Ławica:		
1: 2 500	Poznań - Ławica RWY 28	AD 2 EPPO 7-1	17 APR 2025
	Rzeszów - Jasionka:		
1: 2 500	Rzeszów - Jasionka	AD 2 EPRZ 7-1	29 OCT 2026
	Szczecin - Goleniów:		
1:2 500	Szczecin - Goleniów RWY 31	AD 2 EPSC 7-1	06 AUG 2026
	Olsztyn - Mazury:		
1: 2 500	Olsztyn - Mazury RWY 01	AD 2 EPSY 7-1	17 APR 2025
	Lotnisko Chopina w Warszawie:		
1: 5 000	Lotnisko Chopina w Warszawie RWY 11	AD 2 EPWA 7-1	14 MAY 2026
1: 2 500	Lotnisko Chopina w Warszawie RWY 33	AD 2 EPWA 7-3	14 MAY 2026
	Wrocław - Strachowice:		
1: 2 500	Wrocław - Strachowice RWY 29	AD 2 EPWR 7-1	17 APR 2025
Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO			
	Bydgoszcz:		
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 08	AD 2 EPBY 8-1	03 SEP 2026
1: 500 000	Bydgoszcz RWY 26	AD 2 EPBY 8-3	29 OCT 2026
1: 500 000	Bydgoszcz RNP RWY 08	AD 2 EPBY 8-5	03 SEP 2026
1: 500 000	Bydgoszcz RNP RWY 26	AD 2 EPBY 8-7	03 SEP 2026
	Gdańsk Lech Walesa:		
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 11	AD 2 EPGD 8-1	19 MAR 2026
1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa RNAV RWY 29	AD 2 EPGD 8-5	19 MAR 2026
	Kraków - Balice:		
1: 750 000	Kraków - Balice RNAV RWY 07	AD 2 EPKK 8-1	16 APR 2026
1: 750 000	Kraków - Balice RNAV RWY 25	AD 2 EPKK 8-5	16 APR 2026
	Katowice - Pyrzowice:		
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 08	AD 2 EPKT 8-1	16 APR 2026
1: 750 000	Katowice - Pyrzowice RNAV RWY 26	AD 2 EPKT 8-5	16 APR 2026
	Lublin:		
1: 500 000	Lublin RNP RWY 07	AD 2 EPLB 8-1	27 NOV 2025
1: 500 000	Lublin RNP RWY 25	AD 2 EPLB 8-5	27 NOV 2025
	Łódź:		
1: 500 000	Łódź RNP RWY 07	AD 2 EPLL 8-1	06 AUG 2026
1: 500 000	Łódź RNP RWY 25	AD 2 EPLL 8-5	06 AUG 2026
1: 500 000	Łódź RNP RWY 25	AD 2 EPLL 8-9	06 AUG 2026
	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
1: 500 000	VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-5	06 AUG 2026
1: 500 000	VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-7	06 AUG 2026
1: 500 000	RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-9	06 AUG 2026
1: 500 000	RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 12-13	06 AUG 2026
	Warszawa - Radom:		
1: 250 000	ILS RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-1	03 SEP 2026
1: 500 000	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-3	03 SEP 2026
1: 250 000	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-5	03 SEP 2026
1: 250 000	NDB z RWY 25 (CAT A/B) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 12-7	03 SEP 2026
1: 250 000	NDB y RWY 25 (CAT A/B) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 12-9	03 SEP 2026
1: 250 000	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-11	03 SEP 2026
1: 250 000	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 12-15	03 SEP 2026
1: 250 000	PAR RWY 07 (CAT A/B/C/D/E) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 12-19	03 SEP 2026
1: 250 000	PAR RWY 25 (CAT A/B/C/D/E) - MIL USE ONLY	AD 2 EPRA 12-21	03 SEP 2026
	Rzeszów - Jasionka:		
1: 500 000	ILS z CAT II RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 12-1	12 JUN 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 CAT II or LOC RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-1	06 AUG 2026
1: 250 000	VOR RWY 13 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-3	19 FEB 2026
1: 250 000	VOR RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-5	19 FEB 2026
1: 250 000	RNP RWY 13 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-7	19 FEB 2026
1: 250 000	RNP RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 12-11	19 FEB 2026
	Olsztyn - Mazury:		
1: 500 000	ILS z CAT II or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-1	30 OCT 2025
1: 500 000	ILS y CAT II or LOC y RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-3	30 OCT 2025
1: 500 000	VOR RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-5	30 OCT 2025
1: 500 000	VOR z RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-7	30 OCT 2025
1: 500 000	VOR y RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-9	30 OCT 2025
1: 500 000	RNP RWY 01 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-11	30 OCT 2025
1: 500 000	RNP RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 12-15	01 OCT 2026
	Lotnisko Chopina w Warszawie:		
1: 500 000	ILS z CAT II or LOC z RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-1	14 MAY 2026
1: 500 000	ILS y CAT II RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-3	14 MAY 2026
1: 500 000	ILS z CAT II & III or LOC z RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-5	14 MAY 2026
1: 500 000	ILS y CAT II & III RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-7	14 MAY 2026
1: 500 000	ILS x CAT II & III or LOC x RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-9	14 MAY 2026

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 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-11	14 MAY 2026
1: 500 000	VOR RWY 15 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-13	14 MAY 2026
1: 500 000	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-15	14 MAY 2026
1: 500 000	VOR RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-17	14 MAY 2026
1: 500 000	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-19	14 MAY 2026
1: 500 000	RNP RWY 15 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-23	14 MAY 2026
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-27	14 MAY 2026
1: 500 000	RNP RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 12-31	14 MAY 2026
	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	11 JUN 2026
1: 500 000	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 12-13	11 JUN 2026
	Zielona Góra - Babimost:		
1: 250 000	ILS z RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-1	22 JAN 2026
1: 250 000	ILS y or LOC y (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-3	27 NOV 2025
1: 250 000	VOR RWY 06 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-5	27 NOV 2025
1: 250 000	VOR RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-7	27 NOV 2025
1: 250 000	RNP RWY 06 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-9	27 NOV 2025
1: 250 000	RNP RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12-13	27 NOV 2025
Visual Approach Chart - ICAO			
1: 100 000	Warszawa/Modlin RWY 26	AD 2 EPMO 13-1	09 JUL 2026
Enroute Chart - ICAO			
1: 1 000 000	RNAV Routes	ENR 6.1-1	26 NOV 2026
VFR Arrival and Departure Routes			
1: 500 000	Bydgoszcz	AD 2 EPBY 13-1	03 SEP 2026
1: 500 000	Lublin	AD 2 EPLB 13-1	26 NOV 2026
1: 500 000	Łódź	AD 2 EPLL 13-1	01 OCT 2026
1: 500 000	Warszawa/Modlin	AD 2 EPMO 13-3	29 OCT 2026
1: 250 000	Poznań - Ławica	AD 2 EPPO 13-1	06 AUG 2026
1: 500 000	Rzeszów - Jasionka	AD 2 EPRZ 13-1	11 JUN 2026
1: 500 000	Olsztyn - Mazury	AD 2 EPSY 13-1	14 MAY 2026
1: 250 000	Lotnisko Chopina w Warszawie	AD 2 EPWA 13-1	14 MAY 2026
1: 100 000	Lotnisko Chopina w Warszawie	AD 2 EPWA 13-3	14 MAY 2026
1: 500 000	Wrocław - Strachowice	AD 2 EPWR 13-1	22 JAN 2026
Visual Operation Chart			

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	Gdańsk Lech Walesa	AD 2 EPGD 13-1	06 AUG 2026
1: 500 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 13-1	29 OCT 2026
1: 500 000	Katowice - Pyrzowice	AD 2 EPKT 13-1	29 OCT 2026
1: 500 000	Warszawa - Radom	AD 2 EPRA 13-1	14 MAY 2026
1: 500 000	Szczecin - Goleniów	AD 2 EPSC 13-1	26 NOV 2026
1: 500 000	Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPZG 13-1	16 APR 2026

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Sektory AIRMET/AIRMET sectors 1: 4 000 000		GEN 3.5.1-1	16 APR 2026
Regiony nastawiania wysokościomierzy/Altimeter setting regions 1: 4 000 000		GEN 3.5.2-1	16 APR 2026
Znaczące punkty nawigacyjne Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/Baltic FRA significant points within Warszawa FIR 1: 3 000 000		ENR 6.1-3	29 OCT 2026
Granice Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/Baltic FRA boundary within Warszawa FIR 1: 4 000 000		ENR 6.1-5	29 OCT 2026
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL095 – FL115/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL095 – FL115 1: 4 000 000		ENR 6.1-7	09 JUL 2026
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL115 – FL135/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL115 – FL135 1: 4 000 000		ENR 6.1-9	09 JUL 2026
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL135 – FL145/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL135 – FL145 1: 4 000 000		ENR 6.1-11	09 JUL 2026
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL145 – FL195/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL145 – FL195 1: 4 000 000		ENR 6.1-13	09 JUL 2026
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL195 – FL245/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL195 – FL245 1: 4 000 000		ENR 6.1-15	09 JUL 2026

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	**2**	**3**	**4**
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL245 – FL285/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL245 – FL285 1: 4 000 000		ENR 6.1-17	09 JUL 2026
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL285 – FL660/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL285 – FL660 1: 4 000 000		ENR 6.1-19	09 JUL 2026
Sektory ACC – Drogi nawigacji obszarowej/ACC Sectors – RNAV Routes 1: 3 000 000		ENR 6.2-1	11 JUN 2026
Strefy zakazane/Prohibited Areas 1: 4 000 000		ENR 6.4-1	09 JUL 2026
Strefy ograniczone/Restricted Areas 1: 4 000 000		ENR 6.4-3	09 JUL 2026
Strefy niebezpieczne/Danger Areas 1: 4 000 000		ENR 6.4-5	09 JUL 2026
Strefy czasowo wydzielone (TSA)/Temporary Segregated Areas (TSAs) 1: 4 000 000		ENR 6.5-1	29 OCT 2026
Strefy czasowo rezerwowane (TRA)/Temporary Reserved Areas (TRAs) 1: 4 000 000		ENR 6.5-3	16 APR 2026
Trasy Lotnictwa Wojskowego (MRT) Military Routes (MRT) 1: 4 000 000		ENR 6.5-5	16 APR 2026
Lekkie sondy balonowe IMGW/ IMWM Light Radiosonde Balloons 1: 4 000 000		ENR 6.6-1	09 JUL 2026
Lekkie sondy balonowe wojskowe/Military Light Radiosonde Balloons 1: 4 000 000		ENR 6.6-3	03 SEP 2026
Strefy zrzutu paliwa/Fuel Dropping Areas 1: 4 000 000		ENR 6.6-5	09 JUL 2026
Rejony działalności lotniczej - loty samolotowe, szybowcowe, balonowe, skoki spadochronowe/Areas of aerial activities - aeroplane, glider, balloon flights, parachute jumping 1: 4 000 000		ENR 6.7-1	16 APR 2026

GEN 4.1.1 LOTNISKO BYDGOSZCZ

Opłaty lotniskowe są dostępne na stronie internetowej zarządzającego lotniskiem:

https://plb.pl/uslugi-lotniskowe/

GEN 4.1.1 BYDGOSZCZ AERODROME

Airport charges are available on the airport operator's website:

https://plb.pl/uslugi-lotniskowe/

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

O zezwolenie mogą ubiegać się:

- lotnictwo państwowe i lotnicze pogotowie ratunkowe;
- operatorzy wykonujący loty o statusie HEAD, STATE, SAR, HOSP, MEDEVAC, FFR;
- wykonujący loty w celu udzielania pomocy w przypadkach zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub zwierząt, w tym w szczególności w czasie wystąpienia klęsk żywiołowych, katastrof, zagrożeń ekologicznych lub sytuacji awaryjnych;
- wykonujący loty związane z ochroną i kontrolą infrastruktury krytycznej;
- wykonujący loty w wyznaczonych specjalnych TRA, po konsultacji z Dyżurną Służbą Operacyjną COP-DKP na ustalonych zasadach i warunkach z Dyżurną Służbą Operacyjną COP-DKP.

Loty bezzałogowych statków powietrznych oraz loty wykonywane na hasło/sygnał GARDA, ALFA SCRAMBLE są wyłączone z obowiązywania RMZ DORSZ.

2.6. Loty bezzałogowych statków powietrznych oraz modeli zdalnie sterowanych w warunkach VLOS odbywają się w strefach geograficznych, zasady wykonywania lotów, procedury i opis znajdują się na stronie www.pansa.pl w zakładce „drony".

3 UTRATA ŁĄCZNOŚCI (RCF) W STREFIE RMZ WARSZAWA

3.1. UTRATA ŁĄCZNOŚCI (RCF) W CZASIE PRZELOTU

Statki powietrzne, z którymi łączność została utracona z przyczyn technicznych w trakcie lotu tranzytowego (przelotu) przez strefę RMZ, powinny kontynuować lot na wysokości nie większej niż 1000 ft AMSL z wykorzystaniem niżej wymienionych punktów nawigacyjnych jako punktów tranzytowych:

The following may apply for clearance:

- state aviation and Medical Air Rescue;
- operators conducting HEAD, STATE, SAR, HOSP, MEDEVAC, FFR status flights;
- flights carried out in order to provide help in case of human or animal life or health hazard, especially in the events of natural disasters, catastrophes, environmental threats or emergency circumstances;
- flights connected with safeguarding and controlling of Critical Infrastructure;
- flights within designated TRA after consultation with Duty Operations Service COP-DKP under the terms and conditions agreed with the Duty Operations Service COP-DKP.

Flights of unmanned aerial vehicles and GARDA and ALFA SCRAMBLE are excluded from DORSZ RMZ.

2.6. Flights by unmanned aerial vehicles and remotely controlled model aircraft under VLOS may be conducted in UAS geographical zones, flight rules, procedures and description can be found at www.pansa.pl in the tab „drony" (available in Polish language only).

3 RADIO COMMUNICATION FAILURE (RCF) IN THE WARSZAWA RMZ

3.1. RADIO COMMUNICATION FAILURE (RCF) DURING OVERFLIGHT

Aircraft experiencing radio communication failure due to technical reasons during transit flight (overflight) through the RMZ shall continue flight at an altitude not higher than 1000 ft AMSL using navigation points described in the table below as transit points:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
ALFA	520348N 0204436E	Magazyn w m. Siestrzeń Warehouse in Siestrzeń
BRAVO	521103N 0203650E	Fabryka w m. Błonie Factory in Błonie
DELTA	522036N 0211340E	m. Wołomin Wołomin
GOLF	515927N 0211405E	Most drogowy w m. Góra Kalwaria Road bridge in Góra Kalwaria town
JULIETT	522240N 0205500E	m. Jabłonna Jabłonna
KILO	520529N 0211415E	Oczyszczalnia w m. Karczew Sewage treatment plant in Karczew
MIKE	521322N 0211500E	Skrzyżowanie w m. Zakręt Intersection in Zakręt
PAPA	521817N 0210502E	Centrum handlowe (skrzyżowanie Toruńskiej z Radzymińską) Shopping centre (intersection of Toruńska and Radzymińska streets)
TANGO	515814N 0205001E	Fabryka w m. Tarczyn Factory in Tarczyn

UWAGA:

W przypadku RCF w trakcie przelotu przez RMZ Warszawa wlot do CTR WARSZAWA/Okęcie jest zabroniony.

3.2. Utrata łączności (RCF) w czasie dolotu do EPWA po wcześniejszym uzyskaniu zezwolenia na wlot do CTR WARSZAWA/Okęcie.

Statki powietrzne wykonujące loty VFR, z którymi łączność została utracona z przyczyn technicznych, powinny kontynuować lot na wysokości nie większej niż 1000 ft AMSL. Następnie nad punktem **ECHO** (521054,00N 0205910,00E) lub **WHISKEY** (520924,97N 0205659,02E) należy rozpocząć procedurę wyznaczoną w przypadku utraty łączności opisaną w AD 2 EPWA punkt 2.22.

4 STREFY OBOWIĄZKOWEGO UŻYTKOWANIA TRANSPONDERA (TMZ)

Jeżeli właściwy organ służb ATS nie wskaże inaczej w trakcie wykonywania lotów w następujących przestrzeniach wymagane jest wyposażenie załogowego statku powietrznego w działający transponder pracujący w modzie A i C.

Strefy TMZ, z wyjątkiem TMZ DORSZ, obowiązują z wyłączeniem aktywnych TSA, TRA, MRT, ATZ.

UWAGA:

Strefa TMZ DORSZ obowiązuje również w aktywnych strefach D, TSA, TRA, MRT, ATZ, z wyjątkiem wojskowych statków powietrznych.

Loty w TMZ DORSZ bez transpondera pracującego w modzie A i C nie są możliwe bez uzyskania zezwolenia Dyżurnej Służby Operacyjnej COP-DKP (tel. +48-261-828-202).

O zezwolenie mogą ubiegać się:

- lotnictwo państwowe i lotnicze pogotowie ratunkowe;
- operatorzy wykonujący loty o statusie HEAD, STATE, SAR, HOSP, MEDEVAC, FFR;
- wykonujący loty w celu udzielania pomocy w przypadkach zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub zwierząt, w tym w szczególności w czasie wystąpienia klęsk żywiołowych, katastrof, zagrożeń ekologicznych lub sytuacji awaryjnych;
- wykonujący loty związane z ochroną i kontrolą infrastruktury krytycznej;
- wykonujący loty w wyznaczonych specjalnych TRA, po konsultacji z Dyżurną Służbą Operacyjną COP-DKP na ustalonych zasadach i warunkach z Dyżurną Służbą Operacyjną COP-DKP.

Loty bezzałogowych statków powietrznych oraz loty wykonywane na hasło/sygnał GARDA, ALPHA SCRAMBLE są wyłączone z obowiązywania TMZ DORSZ.

REMARK:

In case of RCF, during the flight through the Warszawa RMZ, entry to the CTR WARSZAWA/Okęcie is prohibited.

3.2. Radio communication failure (RCF) during EPWA arrival after obtaining prior permission for entry into WARSZAWA/Okęcie CTR.

Aircraft experiencing communication failure during VFR flight due to technical reasons shall continue flight at an altitude not higher than 1000 ft AMSL. Then, overhead point **ECHO** (521054.00N 0205910.00E) or **WHISKEY** (520924.97N 0205659.02E) initiate the procedure applicable in radio communication failure cases described in AD 2 EPWA point 2.22.

4 TRANSPONDER MANDATORY ZONES (TMZs)

Unless otherwise instructed by the competent ATS unit, a manned aircraft shall be equipped with a Mode A and C operating transponder when flying in the following airspaces.

The TMZs, excluding DORSZ TMZ, shall be valid except for active TSAs, TRAs, MRTs, ATZs.

REMARK:

DORSZ TMZ area is also applicable within active areas D, TSA, TRA, MRT, ATZ, excluding military aircraft.

Flights within the DORSZ TMZ without the transponder working in mode A and mode C are not possible without clearance from Duty Operations Service of COP-DKP (phone: +48-261-828-202).

The following may apply for authorization:

- state aviation and Medical Air Rescue;
- operators conducting HEAD, STATE, SAR, HOSP, MEDEVAC, FFR status flights;
- flights carried out in order to provide help in case of human or animal life or health hazard, especially in the events of natural disasters, catastrophes, environmental threats or emergency circumstances;
- flights connected with safeguarding and controlling of Critical Infrastructure;
- flights within designated TRA after consultation with Duty Operations Service COP-DKP under the terms and conditions agreed with the Duty Operations Service COP-DKP.

Flights of unmanned aerial vehicles and GARDA and ALFA SCRAMBLE are excluded from DORSZ TMZ.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS	CZAS OBOWIĄZYWANIA ACTIVATION TIMES	UWAGI SATVOICE REMARKS SATVOICE
1	2	3	4
TMZ CTR Gdańsk/Lech Wałęsa Linia łącząca następujące punkty:	2000 ft AMSL GND	H24	NIL

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

26 NOV 2026
AIRAC AMDT 12/26

Correction: Mirosławiec FREQ.

Consult AIP POLAND and NOTAM for latest information which may affect this chart.

LEGEND

- Flight Information Region boundary (FIR)
- Terminal controll area boundary (TMA)
  Military terminall controll area boundary (MTMA)
- Controll zone boundary (CTR)
  Military controll zone boundary (MCTR)
- Boundary of responsibility BTN EAST & WEST in Kraków UTMA
- Radio communication mandatory zone boundary (RMZ)
  Transponder mandatory zone boundary (TMZ)
- 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 FL095 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
† excluding Bydgoszcz TMA, Gdańsk LTMA, Poznań TMA, Oławy TMA
‡ excluding POZNAN/Ławica CTR, POZNAN/Krzesiny MCTR
§ excluding Radom TMA
¶ excluding Henlingsdorf CTR
† excluding active Łódź TMA
* excluding active Dęblin MCTR
‡ excluding Białowieża town

ATC SERVICE	FREQUENCY MHz		
	LOW	MID	HIGH
WARSZAWA ACC Warszawa Radar	FL335 and below FL095	FL365 and below FL335	FL660 and below FL365
Sector B	127.025	127.025	130.675
Sector C	134.875	134.875	128.765
Sector D	134.225	133.180	130.675
Sector E	127.450	127.450	123.625
Sector F	129.075	129.075	124.275
Sector G	129.075	129.075	124.275
Sector J	127.660	124.625	123.625
Sector N	130.625	130.625	124.275
Sector R	130.875	134.175	123.625
Sector T	128.325	125.340	128.765
Emergency FREQ		243.000	
WARSZAWA APP Warszawa Approach		125.055 128.805 129.380 135.930	
OKECIE TWR Okecie Delivery Okecie Ground Okecie Tower		121.605 121.905 118.105 120.040	
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 Delivery Katowice Ground Katowice Tower		124.080 121.805 129.255	
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		123.040 128.905	
POZNAŃ TWR Poznań Delivery Poznań Ground Poznań Tower		121.805 124.140 119.980	
POZNAŃ ATIS		124.705	
MIL RADOM PAR Radom Precision		129.005	
MIL RADOM APP Radom Approach		128.680	
MIL RADOM GROUND Radom Ground		119.155	
MIL RADOM TWR Radom Tower		118.430	
CIV RADOM TWR Radom Tower		118.430	
MIL RADOM ATIS		125.230	
RZESZÓW TWR Rzeszów Ground Rzeszów Tower		121.805 126.805	
RZESZÓW ATIS		124.955	
SZCZECIN TWR Szczecin Tower		121.255	
SZCZECIN ATIS		132.130	
WROCŁAW TWR Wrocław Delivery Wrocław Ground Wrocław Tower		124.565 121.805 120.255	
WROCŁAW ATIS		124.330	
ZIELONA GÓRA TWR Zielona Góra Tower		118.755	

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	139.825 120.840 122.755
DĘBLIN ATIS	136.310
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	139.825
KRZESINY ATIS	123.910
ŁASK PAR Łask Precision	118.930, 373.575 (UHF)
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)
MIROSŁAWIEC ATIS	124.210
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°		
IFR cruising level	altitude		IFR cruising level	altitude	
	metres	feet		metres	feet
020	900	3000	040	1200	4000
050	1500	5000	060	1850	6000
070	2150	7000	080	2450	8000
090	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			
			430	13100	43000
450	13700	45000	470	14350	47000
490	14950	49000	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.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

	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:	EPWA – LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE AERODROME DIFFERENCES:
	ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)	**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 DVOR/DME is under construction within the lateral limits of RWY 11/29 and RWY 15/33 transitional surfaces.
ADR-DSN.L.520 (b)	Linie środkowe TWY Z Orange, TWY Z Blue, TWY U Orange oraz linie wjazdu na stanowiska 3A, 5A, 7A nie są w kolorze żółtym.	TWY Z Orange, TWY Z Blue, TWY U Orange centre lines and lead-in lines towards the 3A, 5A, 7A stands 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)(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 30 m. 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.
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 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.

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.

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 FL080 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.

3 WYKONYWANIE LOTÓW W GODZINACH 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC[1)]

Na lotnisku w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC obowiązuje zakaz podejść z widocznością.

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.

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.

Procedure 1 (NADP1) 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 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 FL080 within 25 NM to touchdown zone.

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 CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC[1)]

Visual approaches are prohibited at the aerodrome between 2100-0500 (2000-0400) UTC.

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.

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. 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 (certyfikat hałasu statku powietrznego – aircraft noise certificate – ANC) 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. Świadectwa (certyfikaty hałasu statku powietrznego), o których mowa powyżej oraz wszelkie zmiany do nich należy przesyłać wyłącznie pocztą elektroniczną na adres: anc@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;
- 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.

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 (aircraft noise certificate – ANC) 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. The aforementioned certificates and any amendments thereto shall be sent solely by e-mail to: anc@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;
- 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 KRAKÓW ZBLIŻANIE. Częstotliwość, na jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez KRAKÓW WIEŻA.

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 KRAKÓW WIEŻA.

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.

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

2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the KRAKÓW TMA radar approach control service is provided.

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:

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 na mapach procedur STAR. Bieżące zezwolenie na zniżanie będzie podane przez ATC. W miarę możliwości należy stosować technikę CDA.

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.

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.

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.

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:

3 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

3.1. List of VFR navigation points used for arrivals/departures to/from KRAKÓW/Balice CTR 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
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.

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.

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.

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.

UWAGA:

REMARK:

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;
- 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.

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 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.

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 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

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.

4 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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 lub techniczne w CTR KRAKÓW/Balice mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR KRAKÓW.

Loty szkolne lub techniczne w TMA KRAKÓW mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od APP KRAKÓW.

5 TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

Training and technical flights within the KRAKÓW/Balice CTR may be conducted after they have been notified by phone to KRAKÓW TWR and given ATC instructions.

Training and technical flights within the KRAKÓW TMA may be conducted after they have been notified by phone to KRAKÓW APP and given ATC instructions.

6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVO)

6 LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVO)

6.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

6.1.1. W celu prowadzenia operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVO) na lotnisku KRAKÓW/Balice wprowadza się procedury przy ograniczonej widzialności (LVP).

6.1.2. O obowiązywaniu LVP piloci są informowani poprzez ATIS lub drogą radiową. Używany będzie następujący komunikat: „LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION".

6.1 GENERAL PROVISIONS

6.1.1. In order to conduct low visibility operations (LVO) at KRAKÓW/Balice aerodrome, the low visibility procedures (LVP) are introduced.

6.1.2. Pilots are informed about the LVP phase via ATIS or R/T. The following message will be used: "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION".

6.2 PROWADZENIE OPERACJI PODCZAS OBOWIĄZYWANIA LVP

6.2.1. LVP wprowadzane są najpóźniej, gdy którykolwiek RVR spadnie poniżej 550 m i/lub pułap chmur obniży się do lub poniżej 200 ft.

6.2 CONDUCTING OPERATIONS DURING LVP

6.2.1. LVP commence at the latest when any RVR falls below 550 m and/or ceiling falls to 200 ft or below.

6.2.2. LVP terminate at the earliest when all RVRs increase to 550 m or above and ceiling rises above 200 ft with a tendency to improve further.

6.2.2. LVP zakończone są najwcześniej, gdy wszystkie RVR wzrosną do lub powyżej 550 m i pułap chmur podniesie się powyżej 200 ft z tendencją do dalszej poprawy.

6.2.3. Podczas obowiązywania LVP:

- stosowane będą specjalne zasady kontroli ruchu lotniczego mogące mieć wpływ na przepustowość lotniska;
- dopuszczone są operacje ACFT kodu E i mniejszych;
- nie są dopuszczalne starty, lądowania oraz ruch po polu ruchu naziemnego śmigłowców na płozach;
- ruch ACFT na płytowych drogach kołowania odbywa się wyłącznie w asyście FOLLOW ME;
- dostępne są następujące elementy pola manewrowego lotniska: RWY 07/25, TWY: A, W1-3, Z1-6, B1-6, F, G, S, T;
- zwalnianie RWY po lądowaniu lub przerwanym starcie możliwe jest wyłącznie w TWY A lub TWY F;
- możliwe są zarówno starty jak i lądowania;
- po otrzymaniu zezwolenia na start ATC oczekuje od załóg natychmiastowego rozpoczęcia rozbiegu;
- zgłoszenie faktu zwolnienia RWY ma krytyczne znaczenie dla bezpieczeństwa operacji w LVP i powinno być przekazywane do ATC, gdy ACFT faktycznie zwolni RWY;
- zezwolenie na lądowanie jest wydawane najpóźniej na 2 NM od THR.

6.2.4. Minima RVR do startu wynoszą 350 m.

6.2.5. Minima do lądowania wynikają z wybranego przez załogę rodzaju podejścia.

6.2.6. W sytuacji usterki sterowania poprzeczką zatrzymania oraz braku możliwości wyłączenia jej przez ATC zawiesza się LVP i dopuszcza się przecięcie włączonej poprzeczki zatrzymania i zajęcie RWY pod następującymi warunkami: TWR KRAKÓW wydaje wyraźną, powtórzoną instrukcję przejechania włączonej poprzeczki zatrzymania i zajęcia RWY z jednoczesnym zaznaczeniem, że powodem jest brak możliwości wyłączenia jej przez awarię systemu sterowania.

6.2.3. During LVP:

- special air traffic control techniques will be applied which may affect aerodrome capacity;
- operations of code E ACFT and lower are permitted;
- take-offs, landings and movement of skid-based helicopters on the movement area are not permitted;
- ACFT movement on apron taxiways is to be conducted only with FOLLOW ME assistance;
- the following elements of the aerodrome manoeuvring area are available: RWY 07/25, TWY: A, W1-3, Z1-6, B1-6, F, G, S, T;
- vacating the RWY after landing or aborted take-off is only possible onto TWY A or TWY F;
- both take-offs and landings are allowed;
- after receiving take-off clearance, ATC expects crews to commence their take-off run immediately;
- reporting the fact of vacating the RWY is critical to the safety of operations during LVP and should be communicated to ATC precisely when the ACFT vacates the RWY;
- landing clearance is issued no later than at 2 NM from THR.

6.2.4. Minimum RVR for take-off is 350 m.

6.2.5. Minimums for landing depend on the type of approach chosen by the crew.

6.2.6. Should a stop bar control fail resulting in ATC to be unable to switch it off, LVP are suspended and then crew is exceptionally permitted to cross the illuminated stop bar and enter the RWY under the following conditions: KRAKÓW TWR issues a clear, repeated instruction to cross the illuminated stop bar, while indicating that the reason for this is the inability to switch it off due to system failure.

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

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.

powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.

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

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)
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
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*
EPKK - AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPKK 2 - 1
AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO	AD 2 EPKK 4 - 1
HOT SPOT	AD 2 EPKK 4 - 3
EPKK - 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
EPKK - STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 07)	AD 2 EPKK 8 - 1
EPKK - STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 25)	AD 2 EPKK 8 - 5
EPKK - STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 07)	AD 2 EPKK 10 - 1
EPKK - 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
EPKK - 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.

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

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 / 25.3°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)

		http://www.katowice-airport.com
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	TWR - +48-32-284-5540 (telefaks) +48-32-392-7861, +48-81-452-7861 ARO - +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (faks) Informacja lotniskowa - +48-32-392-7385 TWR - +48-32-284-5540 (telefax) +48-32-392-7861, +48-81-452-7861 ARO - +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (fax) Airport information - +48-32-392-7385

EPKT AD 2.3 GODZINY PRACY (UTC [1)])
EPKT AD 2.3 OPERATIONAL HOURS (UTC [1)])

1	**Zarządzający lotniskiem** **Aerodrome Administration**	H24
2	**Służby celne oraz imigracyjne** **Customs and immigration**	H24
3	**Służby medyczne i sanitarne** **Health and sanitation**	H24
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)**	H24
6	**Biuro odpraw MET** **MET briefing office**	H24
7	**ATS** **ATS**	H24
8	**Tankowanie** **Fuelling**	H24
9	**Obsługa naziemna** **Handling**	H24
10	**Ochrona** **Security**	H24
11	**Odladzanie** **De-icing**	H24
12	**Uwagi** **Remarks**	[1)] - patrz GEN 2.1. 2.3.7 Służbę APP zapewnia APP KRAKÓW. [1)] - see GEN 2.1. 2.3.7 APP provided by KRAKÓW APP.

2.4 LOTY SZKOLNE, TECHNICZNE I LOTY WYKONYWANE W RAMACH PRAC LOTNICZYCH

Loty szkolne IFR w CTR i TMA LUBLIN mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od WIEŻA LUBLIN. Tel.: +48-22-574-7746.

Loty techniczne w CTR i TMA LUBLIN mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od WIEŻA LUBLIN. Tel.: +48-22-574-7746.

Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1.

2.4 TRAINING, TECHNICAL AND AERIAL WORK FLIGHTS

IFR training flights within the LUBLIN CTR and LUBLIN TMA may be conducted after they have been notified by phone to LUBLIN TOWER and given ATC instructions. Phone: +48-22-574-7746.

Technical flights within the LUBLIN CTR and LUBLIN TMA may be conducted after they have been notified by phone to LUBLIN TOWER and given ATC instructions. Phone: +48-22-574-7746.

Photogrammetrical surveying flights - see ENR 1.1.

3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

3 VFR FLIGHT PROCEDURES

3.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR LUBLIN:

3.1 List of visual reference points to be used in VFR arrivals and departures to/from LUBLIN CTR:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
CHARLIE	511725N 0224211E	Turka - zakład Centro-Chem Turka - Centro-Chem plant
ECHO	510938N 0225643E	Biskupice - skrzyżowanie Biskupice - intersection
FOXTROT	511202N 0224032E	Wiadukt na drodze ekspresowej S12 w okolicy Kalinówki Flyover on expressway S12 in the vicinity of Kalinówka
GOLF	512244N 0225753E	Kościół przy jeziorze Rogóźno Church by Rogóźno Lake
HOTEL	510519N 0224124E	Chmiel Pierwszy - cmentarz Chmiel Pierwszy - cementary
INDIA	511808N 0223513E	Węzeł Rudnik na drodze ekspresowej S12 (w pobliżu sklepu IKEA) Rudnik junction on expressway S12 (in the vicinity of IKEA store)
MIKE	511312N 0224534E	Jacków - fabryka Jacków - factory
OSCAR	511633N 0223909E	Węzeł Tatary na drodze ekspresowej S12 Tatary junction on expressway S12
X-RAY	510617N 0222932E	Osmolice Pierwsze - hurtownia Osmolice Pierwsze - wholesale
YANKEE	512004N 0224638E	Kijany - kościół parafialny Kijany - parish church

3.2 Trasy VFR

Doloty i odloty VFR (patrz AD 2 EPLB 13-1) do/z lotniska Lublin odbywają się po trasach opisanych poniżej:

TRASY PÓŁNOCNE

Wydanie zezwolenia na lot opublikowaną standardową trasą dolotową VFR jest równoznaczne z wydaniem zezwolenia na wlot w przestrzeń kontrolowaną.

Wszystkie punkty są obowiązkowymi punktami meldowania.

W przypadku braku zezwolenia na wlot w CTR statek powietrzny oczekuje nad punktem **INDIA** lub **YANKEE** na wysokości 2000 ft AMSL poza przestrzenią kontrolowaną do czasu uzyskania dalszych instrukcji od ATC.

W przypadku braku zezwolenia na wejście w krąg do lądowania statek powietrzny oczekuje nad punktem **OSCAR** lub **CHARLIE** zgodnie z opublikowanym holdingiem, na wysokości 2000 ft AMSL, do czasu uzyskania dalszych instrukcji od ATC.

3.2 VFR routes

VFR arrivals and departures (see AD 2 EPLB 13-1) at/from Lublin aerodrome are conducted along the routes described below:

NORTHERN ROUTES

Being issued a clearance to fly via published standard arrival VFR route shall be treated as a clearance to enter controlled airspace.

All points are compulsory reporting points.

When no clearance to enter the CTR has been issued, an aircraft shall hold at **INDIA** or **YANKEE** points at an altitude of 2000 ft AMSL outside the controlled airspace until further ATC instructions.

When no clearance to enter the circuit pattern for landing has been issued, aircraft shall hold at **OSCAR** or **CHARLIE** points in accordance with the published holding pattern at an altitude of 2000 ft AMSL until further ATC instructions.

Trasy dolotowe i odlotowe VFR do EPSL i EPSW są tożsame z trasami dolotowymi i odlotowymi do RWY 07/25, natomiast kształt kręgu nadlotniskowego powinien odpowiadać drodze startowej w użyciu. Pilot statku powietrznego zamierzający wykonać lądowanie na lotnisku innym niż EPLB powinien poinformować WIEŻA LUBLIN o tym fakcie podczas składania meldunku pozycyjnego przed uzyskaniem zezwolenia na wlot w CTR.

STANDARDOWY ODLOT VFR INDIA 1500 ft AMSL

Po odlocie z RWY 25 statek powietrzny z drugiego zakrętu prawego kręgu wykonuje lot na **OSCAR**, skąd kontynuuje lot na wysokości 1500 ft AMSL do **INDIA** wzdłuż drogi ekspresowej S12 po jej wschodniej stronie.

Po odlocie z RWY 07 statek powietrzny z pozycji z wiatrem w lewym kręgu wykonuje lot na **OSCAR**, skąd kontynuuje lot na wysokości 1500 ft AMSL do **INDIA** wzdłuż drogi ekspresowej S12 po jej wschodniej stronie.

Kontroler TWR może przekazać statek powietrzny na łączność z FIS WARSZAWA po minięciu **OSCAR**, jednak statek powietrzny zobowiązany jest do utrzymywania wysokości 1500 ft AMSL aż do punktu **INDIA**, chyba że kontroler TWR zezwoli inaczej.

Opuszczenie przestrzeni kontrolowanej następuje na punkcie **OSCAR**.

STANDARDOWY ODLOT VFR GOLF 1500 ft AMSL

Po odlocie z RWY 25 statek powietrzny z pozycji z wiatrem w prawym kręgu wykonuje lot na **CHARLIE**, skąd kontynuuje lot na wysokości 1500 ft AMSL do **YANKEE**, a następnie do **GOLF**, nie wyżej niż 2000 ft AMSL.

Po odlocie z RWY 07 statek powietrzny z drugiego zakrętu lewego kręgu wykonuje lot na **CHARLIE**, skąd kontynuuje lot na wysokości 1500 ft AMSL do **YANKEE**, a następnie do **GOLF**, nie wyżej niż 2000 ft AMSL.

Kontroler TWR może przekazać statek powietrzny na łączność z FIS WARSZAWA po minięciu **CHARLIE**, jednak statek powietrzny zobowiązany jest do utrzymywania wysokości 1500 ft AMSL aż do punktu **YANKEE**, a następnie nie wyżej niż 2000 ft AMSL aż do punktu **GOLF**, chyba że kontroler TWR zezwoli inaczej. Opuszczenie przestrzeni kontrolowanej następuje na północny wschód od punktu **CHARLIE**.

Po minięciu punktu **GOLF** statek powietrzny powinien kontynuować lot bez naruszania przestrzeni kontrolowanej.

STANDARDOWY DOLOT VFR INDIA 2000 ft AMSL

Przy dolocie do EPLB, statek powietrzny nad punktem **INDIA** uzyskuje od WIEŻA LUBLIN zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu **OSCAR** wzdłuż drogi ekspresowej S12 po jej zachodniej stronie. Po otrzymaniu instrukcji na wejście w krąg wykonuje do pozycji z wiatrem prawego kręgu do RWY 25 albo do trzeciego zakrętu lewego kręgu RWY 07. Statek powietrzny wlatuje do przestrzeni kontrolowanej na punkcie **OSCAR**.

STANDARDOWY DOLOT VFR GOLF 2500 ft AMSL

Przy dolocie do EPLB, statek powietrzny nad punktem GOLF uzyskuje od WIEŻA LUBLIN zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2500 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu **YANKEE**. Po minięciu **YANKEE** i otrzymaniu instrukcji od WIEŻA LUBLIN statek powietrzny rozpoczyna zniżanie do 2000 ft AMSL do punktu **CHARLIE**. Po otrzymaniu instrukcji na wejście w krąg wykonuje do pozycji trzeciego zakrętu prawego kręgu do RWY 25 albo do pozycji z wiatrem lewego kręgu do RWY 07. Statek powietrzny wlatuje do przestrzeni kontrolowanej na północny wschód od punktu **CHARLIE**.

The VFR arrival and departure routes for EPSL and EPSW aerodromes are coincident with those for RWY 07/25, while the circuit pattern shall be adequate for the RWY in use. The pilot of an aircraft intending to perform a landing at an aerodrome other than EPLB should inform LUBLIN TOWER of this fact when reporting position before being cleared for entry into the CTR.

INDIA VFR STANDARD DEPARTURE 1500 ft AMSL

After departure from RWY 25 aircraft shall leave the right-hand circuit pattern at the second turn to **OSCAR** point and then continue at an altitude of 1500 ft AMSL to **INDIA** point along the eastern side of the S12 expressway.

After departure from RWY 07 aircraft shall leave a downwind position of the left-hand circuit pattern to **OSCAR** point and then continue at an altitude of 1500 ft AMSL to **INDIA** point along the eastern side of the S12 expressway.

The TWR controller may transfer the aircraft communication to WARSZAWA FIS after passing **OSCAR** point, but the aircraft shall maintain an altitude of 1500 ft AMSL up to **INDIA** point, unless instructed otherwise by the TWR controller.

Exit from the controlled airspace shall be at **OSCAR** point.

GOLF VFR STANDARD DEPARTURE 1500 ft AMSL

After departing from RWY 25 aircraft shall fly from a downwind position of the right-hand circuit pattern to **CHARLIE** point, continue at an altitude of 1500 ft AMSL to **YANKEE** point and then **GOLF** point, not higher than 2000 ft AMSL.

After departing from RWY 07 aircraft shall fly from the left-hand circuit pattern at the second turn to **CHARLIE** point, continue at an altitude of 1500 ft AMSL to **YANKEE** point and then **GOLF** point, not higher than 2000 ft AMSL.

The TWR controller may transfer the aircraft to communication with WARSZAWA FIS after passing **CHARLIE** point, but the aircraft shall maintain an altitude of 1500 ft AMSL up to **YANKEE** point, then at an altitude not greater than 2000 ft AMSL till **GOLF** point, unless instructed otherwise by the TWR controller. Exit from the controlled airspace shall be northeast of **CHARLIE** point.

After passing **GOLF** point, aircraft should continue its flight without infringing the controlled airspace.

INDIA VFR STANDARD ARRIVAL 2000 ft AMSL

When arriving at EPLB, at **INDIA** point aircraft shall obtain clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL from LUBLIN TOWER and continue towards **OSCAR** point along the western side of the S12 expressway. When instructed to join the circuit pattern the aircraft shall fly to a downwind position of the right-hand circuit pattern to RWY 25 or to the third turn of the left-hand circuit pattern to RWY 07. Aircraft enters the controlled airspace at **OSCAR** point.

GOLF VFR STANDARD ARRIVAL 2500 ft AMSL

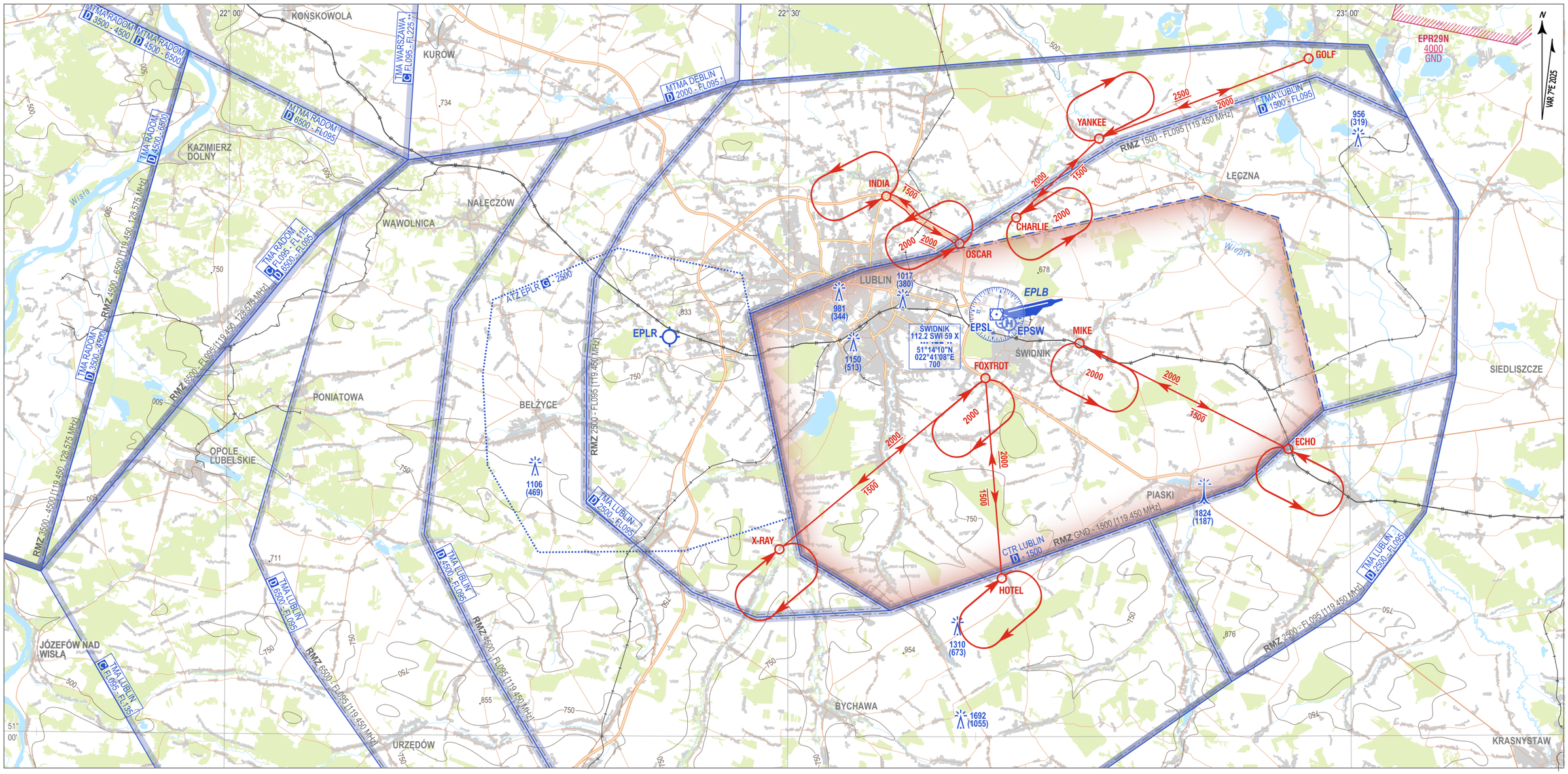
When arriving at EPLB, at GOLF point aircraft shall obtain clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2500 ft AMSL from LUBLIN TOWER and continue towards **YANKEE** point. After passing **YANKEE** point and receiving instructions from LUBLIN TOWER, the aircraft commences descent to 2000 ft AMSL to **CHARLIE** point. When instructed to join the circuit pattern, performs a flight to the third right-hand circuit position to RWY 25 or to a downwind position of the left-hand circuit pattern to RWY 07. Aircraft enters the controlled airspace north-east of **CHARLIE** point.

VFR ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES

AERODROME ELEV 637 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

LUBLIN TOWER 136.430

Lublin



* 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	Turka - Centro-Chem plant
ECHO	EPLBE	51°09'38"N	022°56'43"E	Biskupice - intersection
FOXTROT	EPLBF	51°12'02"N	022°40'32"E	Flyover on expressway S12 in the vicinity of Kalinówka
GOLF	EPLBG	51°22'44"N	022°57'53"E	Church by Rogóźno Lake
HOTEL	EPLBH	51°05'19"N	022°41'24"E	Chmiel Pierwszy - cementary
INDIA	EPLBI	51°18'08"N	022°35'13"E	Rudnik junction on expressway S12 (in the vicinity of IKEA store)
MIKE	EPLBM	51°13'12"N	022°45'34"E	Jacków - factory
OSCAR	EPLBO	51°16'33"N	022°39'09"E	Tatary junction on expressway S12
X-RAY	EPLBX	51°06'17"N	022°29'32"E	Osmolice Pierwsze - wholesale
YANKEE	EPLBY	51°20'04"N	022°46'38"E	Kijany - parish church

See AIP Poland AD 2 EPLB

Correction: Editorial changes.

SCALE 1 : 250 000

2 0 2 4 6 8 10 km
1 0 1 2 3 4 5 NM

ALT FOR VFR ARR/DEP ROUTES AND HOLDINGS IN FT AMSL

ALT, ELEV: FT AMSL
HGT: FT

ELEV 1824
HGT (1187)

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

EPPO AD 2.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA
EPPO AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

EPPO - POZNAŃ/Ławica

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

1	**ARP - współrzędne i lokalizacja** **ARP coordinates and site at AD**	522516N 0164935E linia centralna RWY, 1055 m od THR 28. RWY centre line, 1055 m from THR 28.
2	**Odległość, kierunek od miasta** **Direction and distance from city**	5 km (2,7 NM), BRG 288° GEO. 5 km (2.7 NM), BRG 288° GEO.
3	**Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia** **Elevation/Reference temperature**	309 ft / 25.9°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**	6° E (2024) / 8' E
6	**Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej**	Port Lotniczy POZNAŃ/Ławica Sp. z o.o. ul. Bukowska 285 61-189 Poznań SITA: POZBCXH www.poznanairport.pl
	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address	Port Lotniczy POZNAŃ/Ławica Ltd. ul. Bukowska 285 61-189 Poznań SITA: POZBCXH www.poznanairport.pl
7	**Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)** **Types of traffic permitted (IFR/VFR)**	IFR/VFR
8	**Uwagi** **Remarks**	TWR: +48-61-896-7361, +48-81-452-7361 ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (faks) Dyżurny operacyjny portu: +48-61-849-2253 +48-61-847-3169 (faks) E-mail: ops@poznanairport.pl Straż Graniczna: +48-61-861-1300 +48-61-861-1305 (faks) Wielkopolski Urząd Celno - Skarbowy: +48-61-862-3808 +48-661-340-540 +48-61-862-3809 TWR: +48-61-896-7361, +48-81-452-7361 ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (fax)

		Airport Duty Officer: +48-61-849-2253 +48-61-847-3169 (fax) E-mail: ops@poznanairport.pl Border Guard: +48-61-861-1300 +48-61-861-1305 (fax) Wielkopolska Customs and Tax Office: +48-61-862-3808 +48-661-340-540 +48-61-862-3809

EPPO AD 2.3 GODZINY PRACY (UTC [1])
EPPO AD 2.3 OPERATIONAL HOURS (UTC [1])

1	**Zarządzający lotniskiem** **Aerodrome Administration**	H24 W pewnych przedziałach czasu lotnisko może być niedostępne dla ruchu lotniczego. Szczegółowe informacje na temat ograniczeń są zawarte w punkcie 2.21.4 oraz 2.23.1. H24 In some periods of time the aerodrome may be unavailable for air traffic. See points 2.21.4 and 2.23.1 for details concerning restrictions.
2	**Służby celne oraz imigracyjne** **Customs and immigration**	H24
3	**Służby medyczne i sanitarne** **Health and sanitation**	H24
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)**	H24
6	**Biuro odpraw MET** **MET briefing office**	H24
7	**ATS** **ATS**	H24
8	**Tankowanie** **Fuelling**	H24
9	**Obsługa naziemna** **Handling**	H24
10	**Ochrona** **Security**	H24
11	**Odladzanie** **De-icing**	H24
12	**Uwagi** **Remarks**	[1] - patrz GEN 2.1. [1] - see GEN 2.1.

EPPO AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPPO AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	**Środki załadowcze** **Cargo-handling facilities**	podnośniki widłowe (1,4 t, 2 t) - 2, ciągniki lotniskowe (5 t) - 6, (25 t) - 22, przyczepy bagażowe - 92, taśmociągi samojezdne (900 kg) - 13, platformy załadowcze (3,5 t, 14 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) - 6, (25 t) - 22, truck trailers - 92, conveyor belts (900 kg) - 13, loader platforms (3.5 t, 14 t) - 2, LD-1/2/3 - 4, LD-1/2/3/4/6/8/11 - 10, LD-7/9 - 6, device/lift for passengers with reduced mobility (PRM).
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1, AVGAS 100LL Olej: NIL Fuel: JET A-1, AVGAS 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 - 4. De-icing devices - 4.
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:

		MASTER CARD, VISA, VISA ELECTRON, DINERS CLUB, JCB b) karty paliwowe: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS c) brak możliwości płacenia gotówką. Przedpłata: Kontakt telefoniczny: Telefon: +48-22-777-0338, +48-22-777-3959 (Zespół obsługi sprzedaży paliw lotniczych PKN ORLEN S.A.) +48-24-286-8063 (ORLEN Aviation Sp. z o.o. Filia POZNAŃ) E-mail: aviation@orlen.pl Filia.POZ@orlen.pl http: www.orlenaviation.pl Aktualne ceny paliw: AVGAS 100LL, JET A-1 https://www.orlen.pl/EN/ForBusiness/Aviation-fuel/Pages/Price-of-AVGAS- 100LL-fuel.aspx https://www.orlen.pl/EN/ForBusiness/Aviation-fuel/Pages/Price-of-JET-A-1-fuel.aspx **Operator paliwowy: Air BP Aramco Poland Sp. z o.o.** E-mail: dystrybucja.poznan@airbparamco.com http: www.airbparamco.com Akceptowane formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, VISA ELECTRON, MASTER CARD, MASTER CARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB b) karty paliwowe: AirBP c) przedpłata d) brak możliwości płacenia gotówką. Kontakt: Adres: Al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk Telefon: +48-61-849-2284, +48-505-001-587, +48-505-001-586, +48-505-001-577 E-mail: dystrybucja.poznan@lotosairbp.pl http: www.lotosairbp.pl Agenci handlingowi: WELCOME AIRPORT SERVICES Sp. z o.o. SITA: POZOPXH Częstotliwość: 131,955 MHz Znak wywoławczy: WELCOME HANDLING POZNAŃ Godziny pracy: H24 Telefon: +48-61-849-2352 Tel. komórkowy: +48-607-288-777 E-mail: duty.poz@welcome-as.pl Obsługa liniowa/Obsługa hangarowa: Aero Poznań Maintenance Tel. komórkowy: +48-734-136-240 E-mail: service@poznan.aero **Fuel Operator: ORLEN Aviation Ltd.** The following forms of payment are accepted: a) credit cards: MASTER CARD, VISA, VISA ELECTRON, DINERS CLUB, JCB b) fuel carnets: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS c) no possibility of cash payments. Prepayment: Telephone contact: Phone: +48-22-777-0338,+48-22-777-3959 (Aviation Fuel Sales Team PKN ORLEN S.A.) +48-24-286-8063 (ORLEN Aviation Sp. z o.o. Filia POZNAŃ)

„For ATC clearance and start up contact GROUND, frequency 121.805 MHz" lub „GROUND is operating on frequency 121.805 MHz".
TWY A, TWY R1 są niewidoczne z TWR.
APN 1 oraz stanowiska postojowe 21-25 na APN 2 są niewidoczne z TWR.
Zainstalowano system monitoringu wizyjnego (CCTV) umożliwiający służbie ATC obserwację niewidocznych TWY, APN oraz stanowisk postojowych.
Zainstalowano lampę sygnalizacyjną na frontowej ścianie hangaru na APN 2.
W przypadku utraty łączności z TWR podczas poruszania się po niewidocznych z TWR częściach pola manewrowego lotniska należy obserwować sygnały świetlne lampy sygnalizacyjnej umieszczonej na frontowej ścianie hangaru na APN 2.

1.1 UZYSKANIE ZEZWOLENIA NA LOT

1.1.1 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.

1.1.2 DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, RZESZÓW WIEŻA ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (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, załogi powinny stale monitorować częstotliwość podaną w ATIS oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot.

Procedura przekazania zezwolenia przez datalink może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej.

„For ATC clearance and start up contact GROUND, frequency 121.805 MHz" or „GROUND is operating on frequency 121.805 MHz".
TWY A, TWY R1 are invisible from the TWR.
APN 1 and aircraft stand 21-25 on APN 2 are invisible from TWR.
Closed circuit television (CCTV) system has been installed to enable ATC service the visual control of the above mentioned TWYs, APNs and aircraft stand.
The signal light gun has been installed on the front wall of the hangar on APN 2.
In case of radio communication failure during taxiing on the invisible from TWR parts of the maneuvering area expect the light signals from the light gun mounted on the front wall of the hangar on APN 2.

1.1 RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

1.1.1 RADIO COMMUNICATION

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall establish communication on the frequency given in ATIS for ATC clearance and report the following details:

- aircraft call sign,
- parking position 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.

1.1.2 DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

In addition to clearances issued via radio, RZESZÓW 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 continuously monitor frequency given in ATIS throughout the data exchange process and refrain from additional ATC clearance related enquiries.

Datalink Departure Clearance can be replaced by radio communication depending on the air traffic intensity and weather situation.

Zezwolenie na lot może zostać przekazane przez ATC drogą radiową nawet po zainicjowaniu Departure Clearance Request (RCD) poprzez datalink.

1.2 INSTRUKCJA RUCHU NAZIEMNEGO

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez RZESZÓW GROUND na częstotliwości 121,805 MHz (jeśli niedostępne wtedy RZESZÓW TWR na 126,805 MHz).
Po przesłaniu przez RZESZÓW GROUND na częstotliwość RZESZÓW WIEŻA z wykorzystaniem zwrotu '*MONITORUJ*' załoga powinna przełączyć częstotliwość, zaniechać wywołania WIEŻY i monitorować częstotliwość WIEŻY w oczekiwaniu na wywołanie przez ATC.

2 OPERACJE KOŁOWANIA NA TWY G I TWY Z

Kołowanie TWY G oraz Z w okresie od 30 minut po zachodzie słońca do 30 minut przed wschodem słońca możliwe wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘTOŚCI DROGI STARTOWEJ

ODLOTY

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

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

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

Załogi powinny być przygotowane i gotowe do zaakceptowania odlotu z pośrednich części RWY podanych w zezwoleniu na lot przez służbę ATC.

Załogi nie mogące zaakceptować startów z wyznaczonych pośrednich części RWY, powinny powiadomić służby ATC niepóźniej niż przed uruchomieniem silników.

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

PRZYLOTY

Jeżeli służby ATC nie wydały innej instrukcji, załogi bezzwłocznie zwalniają RWY w najbliższą dogodną TWY.

4 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA

4.1 MANEWROWANIE NA APN

Podczas manewrowania na płytach postojowych zobowiązuje się załogi do stosowania minimalnego ciągu.

4.2 PARKOWANIE

Parkowanie statków powietrznych zawsze z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka załogi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej.

4.3 AUTOMATYCZNY SYSTEM DOKOWANIA (A-VDGS)

Stanowisko postojowe nr 4 wyposażone jest w system automatycznego dokowania samolotów SAFEDOCK. Działanie tego systemu opiera się na skanowaniu laserowym i pomiarze odległości oraz położenia

ATC clearance can be issued by ATC via radio even after initiating the Departure Clearance Request (RCD) via datalink.

1.2 GROUND MOVEMENT INSTRUCTION

Ground movement instructions are issued by RZESZÓW GROUND on frequency 121.805 MHz (if unavailable then RZESZÓW TWR on 126.805 MHz).
While being transferred from RZESZÓW GROUND to RZESZÓW TOWER frequency using the phrase '*MONITOR*', the crew is required to change the frequency; initial call shall be omitted and the TWR frequency shall be monitored for ATC call.

2 TAXIING OPERATIONS ON TWY G AND TWY Z

Taxiing via TWY G and Z between 30 minutes after sunset to 30 minutes before sunrise possible only with the FOLLOW ME assistance.

3 MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

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 actions requiring completion on the RWY should be minimized as much as possible. Crews unable to comply with these requirements should inform ATC as soon as possible.

If the 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.

Flight crews shall be prepared and ready to accept intersection take-off specified in the flight clearance issued by ATC.

Flight crews unable to accept reduced take-off runs from the assigned intermediate sections of the RWY shall inform ATC no later than upon start-up.

To increase RWY capacity and to comply with CTOT, ATC may reorder departure sequence at any time.

ARRIVALS

Unless otherwise instructed by ATC, pilots vacate the RWY via the nearest convenient TWY as soon as possible.

4 PARKING PROCEDURES

4.1 MANEUVERING ON APN

Aircraft crews are obliged to use minimum thrust during maneuvering on aprons.

4.2 PARKING

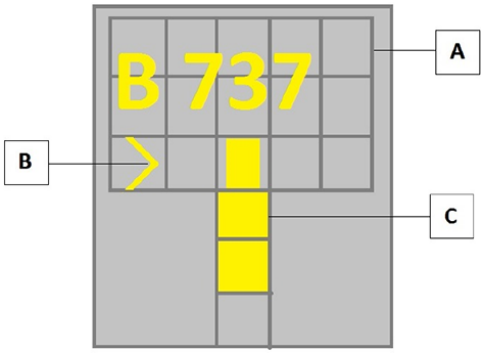
Aircraft to be parked always with wheels secured with chocks by an aircrew member or authorised ground handling agent's representative.

4.3 AUTOMATIC DOCKING SYSTEM (A-VDGS)

Aircraft stand No 4 is equipped with SAFEDOCK automatic docking system. The system is based on laser scanning and measurement of distance and position in relation to aircraft stand lead-in line all the way

względem linii wjazdu na stanowisko postojowe, aż do miejsca zatrzymania samolotu. Informacje dotyczące położenia oraz zagrożeń w procedurze dokowania a także komendy dotyczące manewrowania statkiem powietrznym przekazywane są załodze samolotu za pomocą wyświetlacza zainstalowanego na przedłużeniu linii wjazdu na stanowisko postojowe.

to the stop position. Information on the position and risks in the docking procedure as well as instructions on maneuvers are provided to the flight crew by means of a display installed at the extension of the stand lead-in line.



Segment „A" wyświetla jedną lub dwie linie tekstu. Komunikaty, jakie mogą się tam pojawić, to:

Segment "A" displays one or two text lines. Messages which may be displayed are:

START-OF-DOCKING	DOCKING COMPLETED	SBU-STOP
CAPTURE	OVERSHOOT	TOO FAST
TRACKING	STOP SHORT	EMERGENCY STOP
CLOSING RATE	WAIT	CHOCKS ON
ALIGNED TO CENTRE	AIRCRATF VERIFICATION FAILURE	ERROR
SLOW	GATE BLOCKED	SYSTEM BREAKDOWN
AZIMUTH GUIDANCE	VIEW BLOCKED	POWER FAILURE
STOP POSITION REACHED		

Segment „B" to pole prowadzenia wzdłuż linii centralnej.

Segment „C" wskazuje odległość od punktu zatrzymania.

Podczas parkowania na stanowisku nr 4 należy obserwować wyświetlacz i sprawdzić, czy system wskazuje właściwy typ samolotu. Wyświetlenie się żółtego pola wskaźnika zbliżania (segment C) wskazuje wykrycie samolotu przez system. Następnie należy kołować zgodnie ze wskazaniami strzałek oraz reagować na pojawiające się komunikaty. W odległości 30 m od miejsca zatrzymania system będzie wskazywał pozostały do przebycia dystans poprzez wygaszanie kolejnych rzędów LED. Osiągnięcie właściwej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się komunikatu STOP, następnie po kilku sekundach pojawi się komunikat OK.

Segment "B" is a centre line lead field.

Segment "C" indicates distance from the stop position.

During parking on stand No 4, observe the display and check if the proper aircraft type is indicated by the system. The yellow field approach indicator (segment C) indicates identification of an aeroplane by the system. Then taxi in accordance with indications of the arrows and respond to the displayed messages. Within a distance of 30 m from the stop position the system will indicate the distance left by turning off subsequent rows of LEDs. Reaching a correct stop position is indicated by displaying a STOP message, then, after a few seconds, an OK message will be shown.

5 INNE WYMAGANIA

Lotnisko dostępne dla lotów nierozkładowych oraz General Aviation po otrzymaniu potwierdzenia obsługi handlingowej. Kontakt z agentem handlingowym w EPRZ AD 2.4 pkt 7.

Lotnisko dostępne dla lotów cargo po potwierdzeniu zgłoszenia w formie PPR. Zgłoszenie powinno zawierać czas przylotu i odlotu, znak wywoławczy, numer rejestracyjny statku powietrznego. Kontakt e-mail: ppr@rzeszowairport.pl.

Restrykcje nie dotyczą lotów szkolnych oraz ze statusem: HOSP, SAR, HUM, EMER, HEAD.

Niedozwolone jest lądowanie poza godzinami pracy lotniska Rzeszów - Jasionka (EPRZ).

Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w polu ruchu naziemnego są zobowiązane do noszenia jaskrawych górnych

5 OTHER REQUIREMENTS

The aerodrome shall be available for non-scheduled and General Aviation flights following confirmation by the handling service. Contact details of the handling agent can be found at EPRZ AD 2.4 point 7.

The aerodrome is available for cargo flights upon confirmation of application in PPR form. Application should comprise of arrival and departure time, call sign, aircraft registration mark. Contact e-mail address: ppr@rzeszowairport.pl.

The restrictions do not apply to training flights and flights with: HOSP, SAR, HUM, EMER or HEAD status.

Outside operational hours of Rzeszów - Jasionka (EPRZ) aerodrome landing is prohibited.

All persons discharging their duties within the aerodrome movement area are obliged to wear distinctive yellow or orange tops of their outdoor clothing or vests, with fluorescent elements.

części wierzchniej garderoby lub kamizelek koloru tylko żółtego lub pomarańczowego, z elementami odblaskowymi.

Załadunek i rozładunek, boarding i deboarding statków powietrznych z uruchomionymi silnikami zabroniony.

Loading and unloading, boarding and deboarding of aircraft with running engines prohibited.

Obsługa naziemna statków powietrznych dostępna po wyłączeniu świateł antykolizyjnych.

Handling service available only after turning off anti-collision lights.

Uruchamianie silników statków powietrznych przed zakończeniem obsługi naziemnej zabronione.

Engine start-up before the completion of ground handling is prohibited.

Holowanie statków powietrznych na RWY 09/27 niedostępne.

Towing of aircraft on RWY 09/27 unavailable.

EPRZ AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU
EPRZ AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

EPRZ AD 2.22 PROCEDURY LOTU
EPRZ AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA RZESZÓW radarowa służba kontroli zbliżania jest zapewniana w godzinach delegacji służby ATS w przestrzeni CTA09 (patrz ENR 2.1.3). Poza czasem delegacji zapewniana jest proceduralna służba kontroli; wektorowanie radarowe jest wówczas niedostępne.

W TMA RZESZÓW obowiązują procedury SID i STAR według nawigacji RNP 1 dla RWY 09 oraz RWY 27 lotniska Rzeszów - Jasionka. Procedury RNP STAR kończą się w punktach IAF procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 09 i RWY 27.

Procedury SID i STAR w TMA RZESZÓW 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.

W procedurach SID RNP 1 w TMA RZESZÓW przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodne z PANS-OPS (ICAO Doc 8168 tom II, część 1, sekcja 3, rozdział 3, dodatek 3) czyli: 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla EPRZ.

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 zachować ostrożność z uwagi na duży ruch VFR w CTR RZESZÓW/Jasionka i TMA RZESZÓW.

1 IFR FLIGHT PROCEDURES

Within the RZESZÓW TMA radar approach control service is provided during delegation of ATS within CTA09 airspace (see ENR 2.1.3). Outside of the delegation procedural approach control service is provided; radar vectoring is then unavailable.

Within the RZESZÓW TMA RNP 1 SID and STAR procedures for RWY 09 and RWY 27 at Rzeszów - Jasionka aerodrome are applicable. The RNP STAR procedures terminate at the IAFs of the instrument approach procedures for RWY 09 and RWY 27.

The SID and STAR procedures within the RZESZÓW TMA were designed in accordance with PBN RNP 1 criteria. The procedures may be flown without restrictions only by aircraft approved for RNP 1 operations.

Aircraft incapable of conducting RNP 1 operations should report this to ATC during the initial contact.

For the RNP 1 SID procedures within the RZESZÓW 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 EPRZ.

Level 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.

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.

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.

2.2 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

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.

- 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.

3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

3.1. Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR RZESZÓW/Jasionka:

b. Radio communication failure procedure during flights other than on SIDs.

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 INBOUND IFR TRAFFIC

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.

- 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 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	Zachodnia strona Kańczugi Western side of Kańczuga
HOTEL	500110N 0221534E	Granica - skrzyżowanie Granica - intersection
KILO	501446N 0214712E	Wschodnia strona Kolbuszowej Eastern side of Kolbuszowa
MIKE	501457N 0220719E	Północna strona Sokołowa Małopolskiego Northern side of Sokołów Małopolski
NOVEMBER	501000N 0220200E	Północna strona Wysokiej Głogowskiej Northern side of Wysoka Głogowska
QUEBEC	500221N 0220409E	Krasne - centrum handlowe Krasne - shopping centre
TANGO	495822N 0220202E	Północna strona Tyczyna Northern side of Tyczyn
WHISKEY	500352N 0214352E	Wschodnia strona Sędziszowa Małopolskiego Eastern side of Sędziszów Małopolski
YANKEE	500357N 0215538E	Świlcza - skrzyżowanie dróg S19 i DK94 Świlcza - intersection of expressway S19 and national road 94

3.2. Doloty i odloty VFR (patrz AD 2 EPRZ 13-1) do/z lotniska Rzeszów - Jasionka odbywają się po trasach opisanych poniżej.

TRASY PÓŁNOCNE

3.2. VFR arrivals and departures (see AD 2 EPRZ 13-1) at/from Rzeszów - Jasionka aerodrome are conducted along the routes described below.

NORTHERN ROUTES

Wydanie zezwolenia na lot opublikowaną standardową trasą dolotową VFR jest równoznaczny z wydaniem zezwolenia na wlot w przestrzeń kontrolowaną.

Punkty **KILO**, **MIKE**, **NOVEMBER** są obowiązkowymi punktami meldowania.

W przypadku braku zezwolenia na wlot w CTR statek powietrzny oczekuje nad punktem **KILO** oraz **MIKE** zgodnie z opublikowanym holdingiem na wysokości 2000 ft AMSL do czasu uzyskania dalszych instrukcji ATC.

W przypadku braku zezwolenia na wejście w krąg do lądowania statek powietrzny oczekuje nad punktem **NOVEMBER** zgodnie z opublikowanym holdingiem, do czasu uzyskania dalszych instrukcji od ATC.

Trasy dolotowe i odlotowe VFR do/z RWY 08R/26L i 08L/26R są tożsame z trasami dolotowymi i odlotowymi do/z RWY 09/27, natomiast kształt kręgu nadlotniskowego powinien odpowiadać RWY w użyciu.

Wyznaczone standardowe trasy dolotowe/odlotowe VFR są obligatoryjne również dla ruchu dolotowego i odlotowego do lotniska EPRJ.

1. KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu prawego kręgu RWY 27 i dalej kontynuuje lot wzdłuż DK9 po jej zachodniej stronie w kierunku zachodniego trawersu punktu **KILO**. Opuszczenie przestrzeni kontrolowanej następuje na zachód od miejscowości Kolbuszowa, gdzie statek powietrzny przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (AFIS MIELEC lub FIS KRAKÓW). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wykonuje odlot na trasę z trzeciego zakrętu lewego kręgu RWY 09 i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

2. MIKE VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu prawego kręgu RWY 27 i dalej kontynuuje lot wzdłuż drogi S19 po jej wschodniej stronie w kierunku wschodniego trawersu punktu **MIKE**. Opuszczenie przestrzeni kontrolowanej następuje na wschód od miejscowości Sokołów Małopolski, gdzie statek powietrzny przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (AFIS MIELEC lub FIS KRAKÓW). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wykonuje odlot na trasę z drugiego zakrętu lewego kręgu RWY 09 i dalej analogicznie jak w przypadku startu z RWY 27.

3. KILO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem **KILO** uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu **NOVEMBER**. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg na pozycji 3. zakręt prawego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 wchodzi do pozycji 3. zakręt lewego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

4. MIKE VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem **MIKE** uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu **NOVEMBER**. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg na pozycji 3. zakręt prawego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 3. zakręt lewego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

TRASY POŁUDNIOWE

Wydanie zezwolenia na lot opublikowaną standardową trasą dolotową VFR jest równoznaczny z wydaniem zezwolenia na wlot w przestrzeń kontrolowaną.

Being issued a clearance to fly via a published standard arrival VFR route shall be treated as a clearance to enter controlled airspace.

KILO, **MIKE**, **NOVEMBER** are compulsory reporting points.

When no clearance to enter the CTR has been issued, an aircraft shall hold at **KILO** and **MIKE** in accordance with the published holding pattern at an altitude of 2000 ft AMSL until further ATC instructions.

When no clearance to enter the circuit pattern for landing has been issued, an aircraft shall hold at **NOVEMBER** in accordance with the published holding pattern until further ATC instructions.

The VFR arrival and departure routes to/from RWY 08R/26L and 08L/26R are coincident with those to/from RWY 09/27 while the circuit pattern shall be adequate for the RWY in use.

The designated standard VFR arrival/departure routes are mandatory also for traffic arriving/departing at/from EPRJ aerodrome.

1. KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 27 circuit pattern at the second turn and then continue along the national road 9 on its west side towards west abeam **KILO**. Controlled airspace shall be left west of Kolbuszowa where the aircraft shall contact the adjacent sector (MIELEC AFIS or KRAKÓW FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall leave the left-hand RWY 09 circuit pattern at the third turn and then continue in the same manner as for RWY 27.

2. MIKE VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 27 circuit pattern at the third turn and then continue along the expressway S19 on its east side towards east abeam **MIKE**. Controlled airspace shall be left east of Sokołów Małopolski where the aircraft shall contact the adjacent sector (MIELEC AFIS or KRAKÓW FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall leave the left-hand RWY 09 circuit pattern at the second turn and then continue in the same manner as for RWY 27.

3. KILO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at **KILO** shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue towards **NOVEMBER**. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of right-hand RWY 27 circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of left-hand RWY 09 circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

4. MIKE VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at **MIKE** shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue towards **NOVEMBER**. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of right-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of left-hand RWY 09 circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

SOUTHERN ROUTES

Being issued a clearance to fly via a published standard arrival VFR route shall be treated as a clearance to enter controlled airspace.

Punkty: **TANGO**, **BRAVO**, **WHISKEY**, **HOTEL**, **GOLF**, **QUEBEC**, **YANKEE** są obowiązkowymi punktami meldowania dla poszczególnych standardowych tras VFR.

W przypadku braku zezwolenia na wlot w TMA/CTR statek powietrzny oczekuje nad jednym z punktów: **TANGO**, **GOLF** na wysokości 2500 ft AMSL, natomiast nad punktem **WHISKEY** i **BRAVO** na wysokości 2000 ft AMSL zgodnie z opublikowanym holdingiem do czasu uzyskania dalszych instrukcji ATC.

W przypadku braku zezwolenia na wejście w krąg do lądowania statek powietrzny oczekuje zgodnie z opublikowanym holdingiem nad punktem **YANKEE** na wysokości 2000 ft AMSL lub **QUEBEC** na wysokości 2500 ft AMSL, do czasu uzyskania dalszych instrukcji od ATC.

Dla usprawnienia przepływu ruchu lotniczego służba ATC może przydzielić odpowiednie standardowe trasy VFR:

- **BRAVO** departure i **TANGO** arrival przy RWY 27 w użyciu;
- **TANGO** departure i **BRAVO** arrival przy RWY 09 w użyciu.

Trasy dolotowe i odlotowe VFR do/z RWY 08R/26L i 08L/26R są tożsame z trasami dolotowymi i odlotowymi do/z RWY 09/27, natomiast kształt kręgu nadlotniskowego powinien odpowiadać używanej drodze startowej.

Wyznaczone standardowe trasy dolotowe/odlotowe VFR są obligatoryjne również dla ruchu dolotowego i odlotowego do/z lotniska EPRJ.

Punktami oczekiwania na wypadek utraty łączności są punkty **QUEBEC** i **YANKEE**.

1. HOTEL VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu lewego kręgu RWY 27 w kierunku punktu **QUEBEC**, po minięciu którego wznosi do wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot w kierunku punktu **HOTEL**. Po minięciu punktu **HOTEL** opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS KRAKÓW). Po odlocie z RWY 09 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu **QUEBEC** i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

2. TANGO VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

Po odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu lewego kręgu RWY 27 w kierunku punktu **QUEBEC**, po minięciu którego wznosi do wysokości 2000 ft AMSL w kierunku na **TANGO**. Po minięciu punktu **TANGO** opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS KRAKÓW). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu **QUEBEC** i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

3. BRAVO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Przy odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu lewego kręgu RWY 27 w kierunku punktu **YANKEE** i kontynuuje lot wzdłuż drogi S19 po jej zachodniej stronie na **BRAVO**. Po minięciu punktu **BRAVO** statek powietrzny opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS KRAKÓW). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wznosi do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z trzeciego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu **YANKEE** i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

4. WHISKEY VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

Przy odlocie z RWY 27 statek powietrzny wznosi się do wysokości 1500 ft AMSL, wykonując odlot na trasę z drugiego zakrętu (lewego

TANGO, **BRAVO**, **WHISKEY**, **HOTEL**, **GOLF**, **QUEBEC**, **YANKEE** are compulsory reporting points for individual standard VFR routes.

When no clearance to enter the TMA/CTR has been issued, an aircraft shall hold at one of the points: **TANGO**, **GOLF** at an altitude of 2500 ft AMSL or **WHISKEY** and **BRAVO** at an altitude of 2000 ft AMSL in accordance with the published holding pattern, until further ATC instructions.

When no clearance to join a traffic circuit pattern has been issued, an aircraft shall hold at **YANKEE** at an altitude of 2000 ft AMSL or **QUEBEC** at an altitude of 2500 ft AMSL in accordance with the published holding pattern until further ATC instructions.

To improve air traffic flow ATC may assign specific standard VFR routes:

- **BRAVO** departure and **TANGO** arrival – with RWY 27 in use;
- **TANGO** departure and **BRAVO** arrival – with RWY 09 in use.

The VFR arrival and departure routes to/from RWY 08R/26L and 08L/26R are coincident with those to/for RWY 09/27 and the circuit pattern shall be adequate for the RWY in use.

The designated standard VFR arrival/departure routes are mandatory also for traffic arriving/departing at/from EPRJ aerodrome.

In case of a radio communication failure pilots shall hold and wait over **QUEBEC** or **YANKEE**.

1. HOTEL VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the third turn towards **QUEBEC**. Having passed **QUEBEC** the aircraft shall climb to an altitude of 2000 ft and continue towards **HOTEL**. Having passed **HOTEL**, the aircraft shall leave the controlled airspace and contact the adjacent sector (KRAKÓW FIS). After departure from RWY 09 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft, leaving the right-hand RWY 09 circuit pattern at the second turn towards **QUEBEC** and then continue in the same manner as for RWY 27.

2. TANGO VFR STD DEPARTURE 2000 FT AMSL

After departure from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the third turn towards **QUEBEC**. Having passed **QUEBEC**, it shall climb to an altitude of 2000 ft AMSL and then continue towards **TANGO**. Having passed **TANGO**, the aircraft shall leave controlled airspace and contact the adjacent sector (KRAKÓW FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 09 circuit pattern at the second turn towards **QUEBEC** and then continue in the same manner as for RWY 27.

3. BRAVO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

When departing from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the second turn towards **YANKEE**. Then it shall continue along the expressway S19 on its west side towards **BRAVO**. Having passed **BRAVO**, the aircraft shall leave controlled airspace and contact the adjacent sector (KRAKÓW FIS). When departing from RWY 09 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the right-hand RWY 09 circuit pattern at the third turn towards **YANKEE** and then continue in the same manner as for RWY 27.

4. WHISKEY VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

When departing from RWY 27 an aircraft shall climb to an altitude of 1500 ft AMSL, leaving the left-hand RWY 27 circuit pattern at the second

kręgu RWY 27) w kierunku punktu **YANKEE**, a następnie po południowej stronie DK94 do punktu **WHISKEY**, po minięciu którego opuszcza przestrzeń kontrolowaną i przechodzi na łączność z sąsiednim sektorem (FIS KRAKÓW). Przy odlocie z RWY 09 statek powietrzny wykonuje odlot na trasę z trzeciego zakrętu prawego kręgu RWY 09 w kierunku punktu **YANKEE** i dalej analogicznie jak w przypadku RWY 27.

5. GOLF VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem **GOLF** uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w TMA/CTR na standardowej wysokości 2500 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu **HOTEL**, a następnie **QUEBEC**. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 3. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 2. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

6. TANGO VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem **TANGO** uzyskuje od TWR Rzeszów zezwolenie na wlot w TMA/CTR na standardowej wysokości 2500 ft AMSL i kontynuuje lot do punktu **QUEBEC**. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 3. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 2. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

7. BRAVO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem **BRAVO** uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot wzdłuż drogi S19 po jej wschodniej stronie lot do punktu **YANKEE**. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 2. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 3. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

8. WHISKEY VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

Przy dolocie do EPRZ statek powietrzny nad punktem **WHISKEY** uzyskuje od TWR RZESZÓW zezwolenie na wlot w CTR na standardowej wysokości 2000 ft AMSL i kontynuuje lot po południowej stronie DK94 do punktu **YANKEE**. Po uzyskaniu zezwolenia służb ATC wchodzi w krąg do lądowania (jeżeli w użyciu jest RWY 27, statek powietrzny wchodzi w krąg do pozycji 2. zakręt lewego kręgu; jeżeli w użyciu jest RWY 09 – wchodzi do pozycji 3. zakręt prawego kręgu) i kontynuuje podejście do lądowania.

3.3 LOTY SPECJALNE VFR

Jeżeli pułap chmur jest niższy niż 1500 ft lub widzialność w locie jest poniżej 5 km, wykonanie lotu VFR jest dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC na lot specjalny VFR w strefie kontrolowanej lotniska (CTR).

Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwolił na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz działania gaśnicze, obowiązują następujące warunki:

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,

turn towards **YANKEE**. Then it shall continue on the south side of the national road 94 towards **WHISKEY**. Having passed **WHISKEY**, it shall leave controlled airspace and contact the adjacent sector (KRAKÓW FIS). After departure from RWY 09 an aircraft shall leave the right-hand RWY 09 circuit pattern after the third turn towards **YANKEE** and then continue in the same manner as for RWY 27.

5. GOLF VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at **GOLF** shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the TMA/CTR at a standard altitude of 2500 ft AMSL and continue via **HOTEL** towards **QUEBEC**. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the second turn of right-hand RWY 09 circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

6. TANGO VFR STD ARRIVAL 2500 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at **TANGO** shall obtain from Rzeszów TWR a clearance to enter the TMA/CTR at a standard altitude of 2500 ft AMSL and continue towards **QUEBEC**. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the third turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the second turn of right-hand circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

7. BRAVO VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at **BRAVO** shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue along the expressway S19 on its east side towards **YANKEE**. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the second turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of right-hand circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

8. WHISKEY VFR STD ARRIVAL 2000 FT AMSL

When arriving at EPRZ, an aircraft being at **WHISKEY** shall obtain from RZESZÓW TWR a clearance to enter the CTR at a standard altitude of 2000 ft AMSL and continue on the south side of national road 94 towards **YANKEE**. After obtaining an ATC clearance, the aircraft shall join the circuit pattern for landing (at the second turn of left-hand circuit pattern – when RWY 27 is in use; at the third turn of right-hand circuit pattern – when RWY 09 is in use) and continue the approach to land.

3.3 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.

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. 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.

3.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Nie ustanowiono specjalnych procedur podejścia do lądowania i odlotu dla śmigłowców.

Śmigłowce wykonujące podejście wg wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko Rzeszów - Jasionka wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako statki powietrzne 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.

4 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

4.1 Kryteria wprowadzania, zawieszania i odwoływania procedur LVP

4.1.1. Przygotowanie do wprowadzenia procedur LVP rozpoczyna się, gdy przynajmniej jeden punkt pomiarów RVR wskaże widzialność wzdłuż drogi startowej 800 m i/lub wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft.

4.1.2. Wprowadzenie procedur LVP nastąpi, gdy przynajmniej jeden punkt pomiarów RVR wskaże widzialność wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m lub wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba osiągnie wartość niższą niż 200 ft.

4.1.3. Zawieszenie procedur LVP nastąpi w sytuacjach opisanych poniżej.

4.1.3.1. Dyżurny Operacyjny Portu potwierdzi niesprawność jakiegokolwiek systemu, instalacji albo elementu infrastruktury lotniska istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.

4.1.3.2. W przypadku niedostępności systemu ILS zawieszane są operacje lądowania w CAT II. Operacje LVTO oraz kołowanie są dostępne. TWR RZESZÓW wprowadza komunikat do ATIS: “Low Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available”.

4.1.3.3. Zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.

4.1.4. Odwołanie procedur LVP nastąpi w sytuacjach opisanych poniżej.

4.1.4.1. Wszystkie punkty pomiaru RVR wskażą widzialność wzdłuż drogi startowej 600 m lub wyższą oraz wysokość podstawy chmur zakrywających więcej niż połowę nieba osiągnie wartość 200 ft lub większą. Odwołanie LVP powoduje przejście do fazy przygotowania do LVP.

4.1.4.2. Dojdzie do wypadku lub unieruchomienia statku powietrznego w polu manewrowym lotniska.

4.1.4.3. Zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.

4.2 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności

4.2.1. O rozpoczęciu obowiązywania procedur LVP piloci będą informowani komunikatem ATIS o treści “Low visibility procedures CAT 2 in operation”.

4.2.2. O zawieszeniu procedur LVP piloci będą informowani komunikatem ATIS o treści “Low visibility procedures suspended”.

4.2.3. W trakcie obowiązywania procedur LVP dozwolone są następujące operacje:

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 above-described.

3.4 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Special procedures for landing and departure of helicopters have not been established.

Helicopters conducting an IFR or VFR approach to Rzeszów - Jasionka 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.

4 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

4.1 Criteria for the initiation, suspension and termination of LVP

4.1.1. The LVP preparation phase is commenced when at least one of the RVR reporting positions indicates 800 m RVR and/or the height of the base of cloud covering more than half the sky reduces to 300 ft.

4.1.2. LVP are introduced when at least one of the RVR reporting positions indicates less than 550 m RVR or the height of the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.

4.1.3. The LVP will be suspended in situations described below.

4.1.3.1. The Airport Duty Officer confirms the malfunction of any system, installation or element of the aerodrome infrastructure essential to the safety of operations in low visibility conditions.

4.1.3.2. In case the ILS is not available, the CAT II landing operations are suspended. Low visibility take-off (LVTO) operations and taxiing are available. RZESZÓW TWR introduces the following message into the ATIS: “Low Visibility Procedures in operation. ILS approach CAT 2 not available”.

4.1.3.3. Another factor arises affecting the safety of operations in low visibility conditions.

4.1.4. The LVP will be terminated in situations described below.

4.1.4.1. All RVR reporting points indicate 600 m RVR or more and the height of the base of cloud covering more than half the sky is 200 ft or more. A cancellation of the LVP introduces the LVP preparatory phase.

4.1.4.2. An aircraft has an accident or is immobilised on the manoeuvring area.

4.1.4.3. Another factor arises affecting the safety of operations in low visibility conditions.

4.2 Description of operations in low visibility conditions

4.2.1. Pilots will be informed of the initiation of LVP by an ATIS message with the following content: “Low visibility procedures CAT 2 in operation”.

4.2.2. Pilots will be informed of the suspension of LVP by an ATIS message with the following content: “Low visibility procedures suspended”.

4.2.3. During LVP the following operations are permitted:

4.2.3.1. Operacje startu dla samolotów o kodzie A, B lub C przy RVR nie mniejszym niż 200 m.

4.2.3.2. Operacje startu dla samolotów o kodzie D, E lub F przy RVR nie mniejszym niż (patrząc od RWY 27) TDZ 350, MID 200, END 200.

4.2.3.3. Operacje lądowania wyłącznie na RWY 27 przy wysokości względnej decyzji nie mniejszej niż 100 ft oraz widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) nie mniejszej niż:

- 300 m w strefie przyziemienia (TDZ)
- 200 m w strefie środkowej (MID)
- 200 m w strefie końcowej (END).

4.2.4. W trakcie obowiązywania procedur LVP w polu manewrowym mogą poruszać się maksymalnie dwa statki powietrzne.

4.2.5. W trakcie zawieszenia procedur LVP ruch statków powietrznych w polu manewrowym jest zabroniony.

4.2.3.1. Take-off operations are permitted for Code A, B and C aeroplanes when the RVR is not less than 200 m.

4.2.3.2. Take-off operations are permitted for Code D, E and F aeroplanes when the RVR is not less than (viewed from RWY 27) TDZ 350, MID 200, END 200.

4.2.3.3. Landing operations exclusively on RWY 27 with a decision height of not less than 100 ft and runway visual range (RVR) not less than:

- 300 m in touchdown zone (TDZ)
- 200 m at mid-point (MID)
- 200 m at stop-end (END).

4.2.4. During LVP, no more than two aircraft may move on the manoeuvring area.

4.2.5. When LVP are suspended, aircraft movements on the manoeuvring area are prohibited.

5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

5.1. Jeżeli utrata łączności nastąpi przed wlotem w TMA RZESZÓW/ CTR RZESZÓW/Jasionka, wlot do przestrzeni kontrolowanej jest zabroniony.

5.2. Jeżeli utrata łączności nastąpi w trakcie wykonywania lotu w TMA RZESZÓW/CTR RZESZÓW/Jasionka, należy stosować się do poniższych procedur.

W przypadku utraty łączności załogi statków powietrznych wyposażonych w transponder zobowiązane są do ustawienia jego kodu na 7600 oraz wykonują dolot do lotniska po przydzielonej standardowej trasie VFR (na przydzielonej wysokości) odpowiednio do punktu **NOVEMBER**, **YANKEE**, **QUEBEC**:

- nad punktami (**NOVEMBER**, **YANKEE**, **QUEBEC**) utrzymują holding przez 5 minut i uważnie obserwują TWR celem odebrania odpowiednich sygnałów świetlnych i dalszy lot wykonują zgodnie z nimi;
- jeżeli nie zaobserwują sygnałów świetlnych, po upływie wyznaczonego wyżej czasu, włączają całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i światła do lądowania a następnie wchodzą w krąg nadlotniskowy i wykonują lądowanie na pasie w użyciu.

UWAGA 1: Możliwy intensywny ruch VFR w lotach szkolnych w kręgu południowym EPRJ.

UWAGA 2: W przypadku lądowania na lotnisku EPRJ lub opuszczenia przestrzeni kontrolowanej z utratą łączności, należy jak najszybciej jak to możliwe powiadomić o tym TWR RZESZÓW, nr telefonu: +48-17-227-7672 lub jakikolwiek inny organ ATS.

5 RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING VFR FLIGHT

5.1. If radio communication failure occurs before entry into the RZESZÓW TMA/RZESZÓW/Jasionka CTR, entry into controlled airspace is forbidden.

5.2. If radio communication failure occurs during flight within the RZESZÓW TMA/RZESZÓW/Jasionka CTR, the following procedures shall be followed.

In the event of radio communication failure pilots of aircraft equipped with a transponder are obliged to set it to code 7600 and continue via one of the assigned standard VFR routes (at assigned altitude) towards **NOVEMBER**, **YANKEE**, **QUEBEC** respectively:

- overhead the points (**NOVEMBER**, **YANKEE**, **QUEBEC**) crews shall hold for 5 minutes observing the TWR for adequate light signals and continue in accordance with them;
- if no light signals are observed, after the above mentioned time period has elapsed, crews shall switch on all available navigation, landing and warning lights, then join the circuit pattern and land on the runway in use.

REMARK 1: Possible intensive VFR traffic during training flights within the EPRJ southern circuit

REMARK 2: In case of landing at EPRJ aerodrome or leaving controlled airspace with radio communication failure, RZESZÓW TWR (or any other ATS unit) shall be notified as soon as possible. RZESZÓW TWR phone number: +48-17-227-7672.

6 LOTY SZKOLNE, TECHNICZNE I LOTY WYKONYWANE W RAMACH PRAC LOTNICZYCH

Loty szkolne IFR w TMA RZESZÓW/CTR RZESZÓW/Jasionka mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od RZESZÓW TWR. Telefon: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.

Loty techniczne w TMA RZESZÓW/CTR RZESZÓW/Jasionka mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od RZESZÓW TWR. Telefon: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.

6 TRAINING, TECHNICAL AND AERIAL WORK FLIGHTS

IFR training flights within the RZESZÓW TMA/RZESZÓW/Jasionka CTR may be conducted after they have been notified by phone to RZESZÓW TWR and given ATC instructions. Phone: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.

Technical flights within the RZESZÓW TMA/RZESZÓW/Jasionka CTR may be conducted after they have been notified by phone to RZESZÓW TWR and given ATC instructions. Phone: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672.

Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1.

Photogrammetric surveying flights - see ENR 1.1.

EPRZ AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE
EPRZ AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Czas EOBT powinien być aktualizowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zapisami z AIP Polska.

2. Zarządzający Portem Lotniczym Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. z o. o. zwraca się z prośbą o przekazywanie informacji o zauważonych z powietrza zagrożeniach w postaci:

- przeszkód i możliwości wywoływania turbulencji;
- stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł;
- oślepiania spowodowanego dużymi wysoce odblaskowymi powierzchniami;
- źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na działanie łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozorowania;
- 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.

1. EOBT should be updated in accordance with the current provisions of AIP Poland.

2. The administration of Rzeszow Ulma Family Airport Ltd. asks for providing information on hazards identified in the air such as:

- obstacles and possible 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 operation;
- non-aeronautical ground-based lights in the vicinity of the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be 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*
EPRZ - AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPRZ 2 - 1
EPRZ - AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 09, RWY 27)	AD 2 EPRZ 6 - 1
EPRZ - 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

Charts	*Pages*
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.

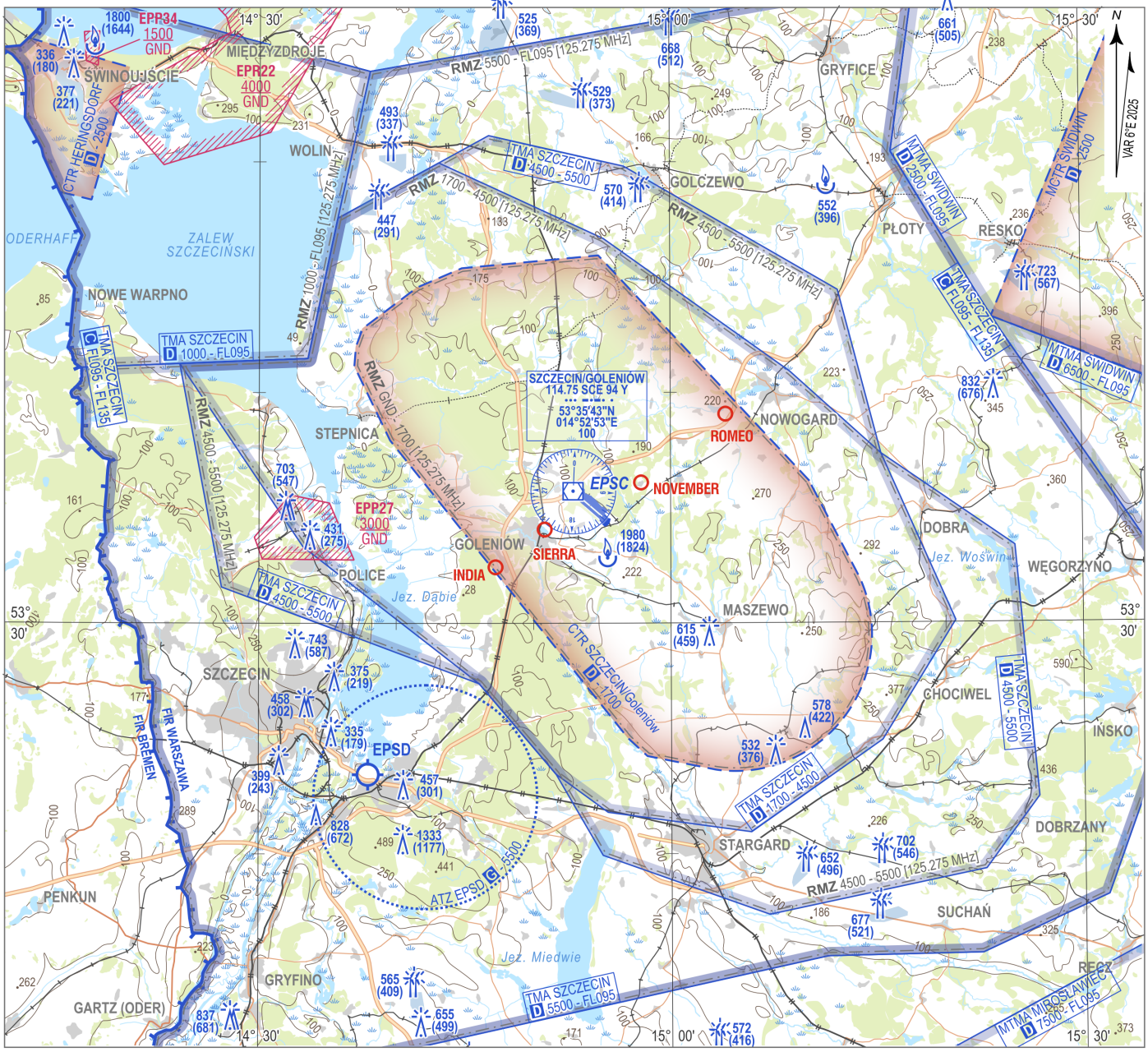
No penetrations.

VISUAL OPERATION CHART

AERODROME ELEV 156 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

SZCZECIN TOWER 121.255

Szczecin - Goleniów



ALT, ELEV: FT AMSL
HGT: FT
ELEV 1980
HGT (1824)

SCALE 1 : 500 000

5 0 5 10 15 20 km
2 0 2 4 6 8 10 NM

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

Correction: OBSTs. Editorial changes.

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

EPWA AD 2.1 WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA
EPWA AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

EPWA - LOTNISKO 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 / 26.7°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**	7° E (2025) / 8' 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: +48-22-650-3430 +48-22-650-3418 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 +48-22-574-5539,+48-81-452-5539 (faks) APP: +48-22-574-5552, +48-81-452-5552 (główny) +48-22-574-7030, +48-81-452-7030 (zapasowy) Kierownik Zmiany TWR: +48-22-574-5562, +48-81-452-5562 TWR: +48-22-574-5563, +48-81-452-5563 ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (faks) Placówka Straży Granicznej Warszawa-Okęcie im. gen. bryg. Waleriana Czumy: +48-22-650-2244 Punkt pobierania opłat lotniskowych i handlingowych: +48-22-650-3878 Ambulatorium: +48-22-650-2444 Aerodrome Duty Officers Supervisor: +48-22-650-1555 +48-22-846-1100 +48-22-650-1343 +48-22-650-1428 Customs Office: +48-22-650-3430 +48-22-650-3418 ATM Supervisor: +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 (fax) FMP: +48-22-574-5532, +48-81-452-5532 +48-22-574-7051, +48-81-452-7051 +48-22-574-5539, +48-81-452-5539 (fax) APP: +48-22-574-5552, +48-81-452-5552 (main) +48-22-574-7030, +48-81-452-7030 (standby) TWR Supervisor: +48-22-574-5562, +48-81-452-5562 TWR: +48-22-574-5563, +48-81-452-5563 ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (fax) Walerian Czuma Warszawa-Okęcie Border Guard Post: +48-22-650-2244 Airport Charges Office: +48-22-650-3878 First Aid: +48-22-650-2444

EPWA AD 2.3 GODZINY PRACY (UTC [1])
EPWA AD 2.3 OPERATIONAL HOURS (UTC [1])

1	**Zarządzający lotniskiem** **Aerodrome Administration**	H24
2	**Służby celne oraz imigracyjne** **Customs and immigration**	H24
3	**Służby medyczne i sanitarne** **Health and sanitation**	H24
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)**	H24
6	**Biuro odpraw MET** **MET briefing office**	H24
7	**ATS** **ATS**	H24
8	**Tankowanie** **Fuelling**	H24
9	**Obsługa naziemna** **Handling**	H24 Punkt pobierania opłat lotniskowych i handlingowych. H24 Airport Charges Office.
10	**Ochrona** **Security**	H24
11	**Odladzanie** **De-icing**	H24
12	**Uwagi** **Remarks**	NIL

EPWA AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE
EPWA AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	**Środki załadowcze** **Cargo-handling facilities**	platformy załadowcze (3,5 t, 7 t, 14 t), transportery taśmowe (do 400 kg), podnośniki widłowe (1,5 t, 2 t, 3 t, 5 t, 14 t, 16 t), wózki do palet, wózki do kontenerów (ld-2, ld-3, PGA), przyczepy do bagażu (do 700 kg), przyczepy do cargo (1,5 t), ciągniki spalinowe do transportu przyczep z bagażem, ciągarki elektryczne do przewozu bagażu. platform loading trucks (3.5 t, 7 t, 14 t), self-propelled belt loaders (up to 400 kg), fork lift trucks (1,5 t, 2 t, 3 t, 5 t, 14 t, 16 t), pallet dollies, container dollies (ld-2, ld-3, PGA), baggage carts (up to 700 kg), cargo carts (1.5 t), diesel ramp tractors,

		electric ramp tractors.
2	**Rodzaje paliwa i oleju** **Fuel/Oil Types**	Paliwo: JET A-1 Olej: ON Fuel: JET A-1 Oil: ON
3	**Urządzenia do tankowania/Pojemność** **Fuelling facilities/Capacity**	Cysterny samochodowe 8000 - 65500 litrów pojemności. Cisterns of 8000 - 65500 litres capacity.
4	**Urządzenia do odladzania** **De-icing facilities**	Elephant - 17.
5	**Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych** **Hangar space for visiting aircraft**	Dla samolotów o wielkości do B767. For aeroplanes up to size of B767.
6	**Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych** **Repair facilities for visiting aircraft**	Możliwość obsługi liniowej statków powietrznych poniższych typów: A318/319/320/321, B737/767/777/787, ERJ170/190, PC-12, BD100, BD700-1A10, BD700-1A11, C525(A), C560XL/XLS, C680, EMB-135BJ (Legacy 600/650), EMB-550/545, GVI (G650/G650ER), GVIII (G700), Hawker 750/800/850/900XP, LJ45, HA-420, FA6X, PC-24, AB139/AW139, AW169, EC135, ATR 42/72, DHC-8 400, A220, C-295. Możliwość obsługi bazowej statków powietrznych poniższych typów: B737/767/787, ERJ170/190, BD100, BD700-1A10, BD700-1A11, C525(A), C560XL/XLS, C680, EMB-135BJ (Legacy 600/650), EMB-550/545, GVI (G650/G650ER), GVIII (G700), Hawker 750/800/850/900XP, LJ45, HA-420, FA6X, PC-24, AB139/AW139, AW169, EC135, C-295. Possibility of line maintenance for the following aircraft types: A318/319/320/321, B737/767/777/787, ERJ170/190, PC-12, BD100, BD700-1A10, BD700-1A11, C525(A), C560XL/XLS, C680, EMB-135BJ (Legacy 600/650), EMB-550/545, GVI (G650/G650ER), GVIII (G700), Hawker 750/800/850/900XP, LJ45, HA-420, FA6X, PC-24, AB139/AW139, AW169, EC135, ATR 42/72, DHC-8 400, A220, C-295. Possibility of base maintenance for the following aircraft types: B737/767/787, ERJ170/190, BD100, BD700-1A10, BD700-1A11, C525(A), C560XL/XLS, C680, EMB-135BJ (Legacy 600/650), EMB-550/545, GVI (G650/G650ER), GVIII (G700), Hawker 750/800/850/900XP, LJ45, HA-420, FA6X, PC-24, AB139/AW139, AW169, EC135, C-295.
7	**Uwagi** **Remarks**	**2.4.2 - Akceptowane są następujące formy płatności:** a) karty płatnicze: VISA, VISA DEBIT, VISA ELECTRON, VPAY, EUROCARD/MASTERCARD, MASTERCARD DEBIT, MASTERCARD ELECTRONIC, MASTERCARD MAESTRO, AMERICAN EXPRESS, DINERS CLUB, JCB, UNIONPAY, PSP (BLIK). b) karty paliwowe: AIR CARD, AVCARD BY WORLD FUEL, WORLD FUEL SERVICES, STERLING CARD AIR BP. Przedpłata: E-mail: sales@airbparamco.com **2.4.3 - Zamówienia na adres:** Air BP Aramco Polska Sp. z o.o. al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk Tel. kom.: +48-505-121-406 Tankowanie: 0500 - 2100 (0400 - 2000). Poza podanymi godzinami tankowanie za dodatkową opłatą, tylko po skontaktowaniu się z operatorem paliwowym. Kontakt w sprawach operacyjnych: E-mail: waw@airbparamco.com Kontakt w sprawach handlowych: E-mail: sales@airbparamco.com

ORLEN Aviation Sp. z o.o.
ul. J. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa
Tel.: +48-22-778-03-88
Tel. kom.: +48-693-280-226
E-mail: koordynator@orlen.pl
E-mail: wlodzimierz.wesolowski@orlen.pl

Kontakt w sprawach handlowych:
Zespół Obsługi Sprzedaży Paliw Lotniczych 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

UNIMOT AVIATION SERVICES Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 37 / 2.43, 02-672 Warszawa
Tel. kom.: +48-602-236-354
E-mail: waw.aviation@unimot.pl

Kontakt w sprawach handlowych:
Tel. kom.: +370-617-70606
E-mail: matas.jovaisa@unimot.pl

2.4.4 Agent handlingowy
LS Airport Services S.A.
ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa
Centrum Operacyjne H24
Tel.: +48-22-206-9450
Faks: +48-22-206-9539
E-mail: vera@lsas.aero
Częstotliwość: 131,580 MHz
SITA: WAWVRXH

Welcome Airport Services
ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa
Tel.: +48-22-650-4546, 48-22-650-4547
Tel. kom.: +48-506-006-203
E-mail: duty.waw@welcome.as.pl
Częstotliwość:
131,405 MHz
131,665 MHz - odladzanie
SITA: WAWOOXH
Obsługa ACFT: wszystkie typy.
Pełen zakres obsługi naziemnej.

Excel Handling Sp. z o.o.
ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa
Tel.: +48-22-650-33-94
E-mail: polandops@excel-handling.com
Częstotliwość: 131,480 MHz

2.4.6 - obsługa techniczna statków powietrznych
LOT AIRCRAFT MAINTENANCE SERVICES Sp. z o.o.
E-mail: moc@lotams.com
Tel.: +48-536-360-310

ALL4JETS TECHNICS Sp. z o.o.
E-mail: mateusz.krzanik@all4jets.com
E-mail: maintenance@all4jets.com

Tel.: +48-885-312-397

JET STORY Sp. z o.o.
E-mail: planning@jetstory.com
E-mail: mx@jetstory.com
Tel.: +48-600-200-742

ENTER AIR Sp. z o.o.
E-mail: eas.production.planning@enterair.pl
Tel.: +48-501-508-362 lub +48-501-507-602

LS Technics Sp. z o.o.
E-mail: mx.waw@lst.aero
Tel.: +48-728-911-682

AIRBUS POLAND S.A.
E-mail: pawel.kupczyk@airbus.com
E-mail: tomasz.drewnik@airbus.com
Tel.: +48-605-133-321, +48-605-059-308

2.4.2 - The following forms of payment are accepted:
a) credit cards:
VISA, VISA DEBIT, VISA ELECTRON, VPAY, EUROCARD/MASTERCARD, MASTERCARD DEBIT, MASTERCARD ELECTRONIC, MASTERCARD MAESTRO, AMERICAN EXPRESS, DINERS CLUB, JCB, UNIONPAY, PSP (BLIK).
b) fuel carnets:
AIR CARD, AVCARD BY WORLD FUEL, WORLD FUEL SERVICES, STERLING CARD AIR BP.
Prepayment:
E-mail: sales@airbparamco.com

2.4.3 - Place orders to:
Air BP Aramco Polska Sp. z o.o.
al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk
Mobile: +48-505-121-406
Fuelling: 0500 - 2100 (0400 - 2000). Outside specified hours, fuelling is available at an additional cost, only upon contact with the fuel operator.
Contact for operational matters:
E-mail: waw@airbparamco.com
Contact for commercial matters:
E-mail: sales@airbparamco.com

ORLEN Aviation Sp. z o.o.
ul. J. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa
Phone: +48-22-778-03-88
Mobile: +48-693-280-226
E-mail: koordynator@orlen.pl
E-mail: wlodzimierz.wesolowski@orlen.pl

Contact in commercial matters:
Aviation Fuel Sales Team 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

UNIMOT AVIATION SERVICES Sp. z o.o.

ul. Domaniewska 37 / 2.43, 02-672 Warszawa
Mobile: +48-602-236-354
E-mail: waw.aviation@unimot.pl
Contact in commercial matters:
Mobile: +370-617-70606
E-mail: matas.jovaisa@unimot.pl

2.4.4 Handling Agent
LS Airport Services S.A.
ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa
Operations Centre H24
Phone: +48-22-206-9450
Fax: +48-22-206-9539
E-mail: vera@lsas.aero
Frequency: 131.580 MHz
SITA: WAWVRXH

Welcome Airport Services
ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa
Phone: +48-22-650-4546, +48-22-650-4547
Mobile: +48-506-006-203
E-mail: duty.waw@welcome.as.pl
Frequency:
131.405 MHz
131.665 MHz - de-icing
SITA: WAWOOXH
ACFT serviced: all types.
Complete range of ground handling services.

Excel Handling Sp. z o.o.
ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa
Phone: +48-22-650-33-94
E-mail: polandops@excel-handling.com
Frequency: 131.480 MHz

2.4.6 - aircraft maintenance
LOT AIRCRAFT MAINTENANCE SERVICES Sp. z o.o.
E-mail: moc@lotams.com
Phone: +48-536-360-310

ALL4JETS TECHNICS Sp. z o.o.
E-mail: mateusz.krzanik@all4jets.com
E-mail: maintenance@all4jets.com
Phone: +48-885-312-397

JET STORY Sp. z o.o.
E-mail: planning@jetstory.com
E-mail: mx@jetstory.com
Phone: +48-600-200-742

ENTER AIR Sp. z o.o.
E-mail: eas.production.planning@enterair.pl
Phone: +48-501-508-362 lub +48-501-507-602

LS Technics Sp. z o.o.
E-mail: mx.waw@lst.aero
Phone: +48-728-911-682

AIRBUS POLAND S.A.
E-mail: pawel.kupczyk@airbus.com

		E-mail: tomasz.drewnik@airbus.com Phone: +48-605-133-321, +48-605-059-308

EPWA AD 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW
EPWA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

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

EPWA AD 2.6 SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE
EPWA AD 2.6 RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES

1	**Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej** **Aerodrome category for firefighting**	CAT 9 ICAO CAT 9 ICAO
2	**Wyposażenie ratownicze** **Rescue equipment**	pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 6, pojazd ratownictwa technicznego - 1, pojazd specjalny - schody ewakuacyjne -1, pojazd dowodzenia i łączności - 1, ambulanse - 2, kontener medyczny - 1, kontener do dekontaminacji - 1. fire and rescue vehicles - 6, technical rescue vehicle - 1, special vehicle - rescue stairs - 1, management and communication vehicle - 1, ambulances - 2, medical container - 1, decontamination container - 1.

3	**Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych** **Capability for removal of disabled aircraft**	- lotnicze poduszki podnośnikowe RLB 30-17 (4 zestawy), - lotnicze poduszki podnośnikowe RLB 30-14 (2 zestawy), - system uprzęży CAT II do podnoszenia wąskokadłubowych ACFT o obwodzie kadłuba od 8 do 12 metrów (1 zestaw), - maty ziemne do budowy dróg awaryjnych na miękkim podłożu, - platforma holownicza KUNZ 50-2200 do holowania ACFT z uszkodzonym kołem lub oponą po nawierzchni utwardzonej (1 zestaw), - zestaw awaryjnego holowania samolotów KUNZ AETS o sile uciągu do 55 ton. - aeronautical lifting cushions RLB 30-17 (4 kits), - aeronautical lifting cushions RLB 30-14 (2 kits), - CAT II harness system for lifting narrow-body ACFT with a fuselage circumference from 8 to 12 meters (1 set), - ground mats for construction of emergency roads on soft ground, - KUNZ 50-2200 towing platform for ACFT towing with a damaged wheel or tire on a paved surface (1 set), - KUNZ AETS emergency towing kit for aeroplanes of mass not exceeding 55 tonnes (1 set).
4	**Uwagi** **Remarks**	2.6.3 - Możliwość usunięcia uszkodzonego statku powietrznego (max: B737 lub A320) zależy od okoliczności zdarzenia. 2.6.3 - Capability for removal of disabled aircraft (max: B737 or A320) depends on the circumstances of each incident.

EPWA AD 2.7 OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA
EPWA AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	**Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania** **Type(s) of clearing equipment**	zestaw do odśnieżania (pług, szczotka, dmuchawa) - 13, oczyszczarka kompaktowa (pług, szczotka, dmuchawa) - 9, pług wirnikowy - 4, posypywarko - zraszarka (pojazdy osłony chemicznej) - 3, oczyszczarka podciśnieniowa do zbierania glikolu - 2. snow removal set (plough, runway sweeper, blower) - 13, compact cleaner (plough, sweeper, blower) - 9, rotary plough - 4, spreader/sprayer (vehicles for chemical anti-icing/de-icing) -3, vacuum sweeper for glycol recovery - 2.
2	**Kolejność oczyszczania** **Clearance priorities**	1. RWY 11/29 lub 15/33 w zależności ustaleń TWR; 2. TWY powiązane z odśnieżaną RWY, a w szczególności TWY szybkiego zjazdu z RWY (TWY N1, N2, N3 dla RWY 11/29 lub TWY S1, S2, S3 dla RWY 15/33); 3. W pierwszej kolejności odśnieżane są tylko stanowiska główne. Stanowiska alternatywne (L, R) zostają odśnieżone w drugiej kolejności. 1. RWY 11/29 or 15/33 depending on TWR arrangements; 2. TWY associated with the RWY being cleared of snow, in particular the RWY rapid exit TWY (TWY N1, N2, N3 for RWY 11/29 or TWY S1, S2, S3 for RWY 15/33); 3. Main parking stands are de-snowed first. Alternative aircraft stands (L, R) are to be cleared of snow secondly.
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, dla płynów mrówczanu potasu; - NAFO, dla stałych składników mrówczanu sodu. The following substances are used 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**	Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM i ATIS. Informacje o krytycznych zwałach śniegu przy krawędziach dróg startowych oraz dróg kołowania, od wysokości 50 cm będą publikowane w SNOWTAM. Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM and ATIS. Information on critical snowbanks at RWY and TWYs edges from 50 cm high will be published by SNOWTAM.

EPWA AD 2.8 DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA
EPWA 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 65/R/A/W/T	NIL
APN 10	CONC	PCN 64/R/B/W/T	PCN 69 R/A/W/T (stand 55)
APN 11	CONC	PCN 39/R/B/X/T	ASPH PCN 39/F/B/X/T
APN 12	CONC	PCN 77/R/A/W/T	NIL
APN 13	CONC	PCN 84/R/A/W/T	NIL
APN 2	ASPH	NIL	MTOW do 5700 kg MTOW up to 5 700 kg
APN 3	CONC	PCN 71/R/B/X/T	PCN 200 R/C/W/T (stand 25) PCN 71 R/B/X/T (stands 1-9, stands16-24) PCN 85 R/A/W/T (stands 10-11, stands 13-15)
APN 5A	CONC	PCN 92/R/A/W/T	NIL
APN 5B	CONC	PCN 71/R/B/W/T	NIL
APN 5C	CONC	PCN 58/R/B/W/T	NIL
APN 7A	CONC	PCN 86/R/B/W/T	NIL
APN 7B	CONC	PCN 86/R/B/W/T	NIL
APN 9	CONC	PCN 71/R/B/W/T	PCN 85 R/B/W/T (stands 95-97)
APN MILITARY	CONC	PCN 71/R/C/W/T	NIL
Cargo APN	CONC	PCN 84/R/C/X/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**
A0	23.0 m	ASPH	PCN 72/F/B/X/T	NIL
A1	23.0 m	ASPH	PCN 72/F/B/X/T	NIL
A2	23.0 m	ASPH	PCN 72/F/B/X/T	NIL

		Oznaczenie TWY Designator of TWY	Szerokość Width	Rodzaj nawierzchni Surface	Nośność nawierzchni Strength	RMK
		A3	23.0 m	ASPH	PCN 72/F/B/W/T	NIL
		A4	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/X/T	NIL
		A5	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		A6	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		A7	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		A8	23.0 m	ASPH	PCN 89/F/C/W/T	NIL
		B1	10.5 m	ASPH	PCN 24/F/C/W/T	NIL
		B6	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		B7	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		B8	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		C1	23.0 m	ASPH	PCN 71/F/B/W/T	NIL
		D2	23.0 m	ASPH	PCN 72/F/B/X/T	NIL
		D3	23.0 m	ASPH	PCN 72/F/B/X/T	NIL
		D4	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/X/T	NIL
		D5	7.5 m	ASPH	NIL	MTOW do 5700 kg MTOW up to 5700 kg
		E1	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/W/T	NIL
		E2	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/X/T	FM TWY R do TWY E4 PCN 147 F/C/W/T FM TWY R to TWY E4 PCN 147 F/C/W/T
		E3	23.0 m	ASPH	PCN 147/F/C/W/T	NIL
		E4	23.0 m	ASPH	PCN 147/F/C/W/T	NIL
		G	23.0 m	CONC	PCN 84/R/A/W/T	NIL
		H1	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		H2	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/B/W/T	NIL
		J	23.0 m	CONC	PCN 85/R/B/W/T	NIL
		K	15.0 m	ASPH	PCN 39/F/B/X/T	NIL
		L	23.0 m	ASPH	PCN 96/F/C/W/T	NIL
		LINK3	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/A/W/T	NIL
		LINK4	23.0 m	ASPH	PCN 66/F/A/W/T	NIL
		M1	23.0 m	CONC	PCN 86/R/B/W/T	NIL
		M2	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/W/T	NIL
		M3	23.0 m	CONC	PCN 85/R/B/W/T	NIL
		N1	23.0 m	ASPH	PCN 98/F/C/W/T	NIL
		N2	23.0 m	ASPH	PCN 144/F/C/W/T	NIL
		N3	23.0 m	ASPH	PCN 147/F/C/W/T	NIL
		O1	23.0 m	ASPH	PCN 72/F/B/X/T	NIL
		O2	23.0 m	CONC	PCN 86/R/B/W/T	NIL
		P	23.0 m	CONC	PCN 64/R/B/W/T	PCN 69 R/A/W/T (stand 55)
		R	23.0 m	ASPH	PCN 87/F/B/W/T	NIL
		S1	23.0 m	ASPH	PCN 72/F/B/X/T	NIL

		Oznaczenie TWY **Designator of TWY**	**Szerokość** **Width**	**Rodzaj nawierzchni** **Surface**	**Nośność nawierzchni** **Strength**	**RMK**
		S2	23.0 m	ASPH	PCN 109/F/D/X/T	NIL
		S3	23.0 m	ASPH	PCN 72/F/B/X/T	NIL
		U1	23.0 m	CONC	PCN 86/R/B/W/T	NIL
		U2	23.0 m	ASPH	PCN 70/F/C/W/T	NIL
		U3	23.0 m	CONC	PCN 78/R/B/W/T	NIL
		V	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/W/T	NIL
		W	23.0 m	CONC	PCN 65/R/A/W/T	NIL
		Z1	23.0 m	CONC	PCN 86/R/B/W/T	NIL
		Z2	23.0 m	CONC	PCN 86/R/B/W/T	NIL
		Z3	23.0 m	CONC	PCN 71/R/C/W/T	NIL
		Z4	23.0 m	CONC	PCN 71/R/C/W/T	NIL
		Z5	23.0 m	CONC	PCN 71/R/C/W/T	NIL
		Z BLUE 1	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/X/T	NIL
		Z BLUE 2	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/X/T	NIL
		Z ORANGE 1	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/X/T	NIL
		Z ORANGE 2	23.0 m	CONC	PCN 71/R/B/X/T	NIL
3	**Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza** **Location and elevation of altimeter checkpoints**	Patrz: AD 2 EPWA 4-1, 4-3, 4-5, 4-7, 4-9, 4-11. See: AD 2 EPWA 4-1, 4-3, 4-5, 4-7, 4-9, 4-11.				
4	**Lokalizacja punktów sprawdzania VOR** **Location of VOR checkpoints**	NIL				
5	**Pozycja punktów kontroli wskazań INS** **Position of INS checkpoints**	Patrz AD 2 EPWA 4-1, 4-3, 4-5, 4-7, 4-9, 4-11, 5-1. See AD 2 EPWA 4-1, 4-3, 4-5, 4-7, 4-9, 4-11, 5-1.				
6	**Uwagi** **Remarks**	Stosowanie procedury push-back (patrz punkt 2.20.7.1). Ograniczenia w kołowaniu (patrz punkt 2.20.6.2). Push-back procedure applicable (see point 2.20.7.1). Taxiing restrictions (see point 2.20.6.2).				

EPWA AD 2.9 SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE
EPWA 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**	1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się ze: - świateł linii środkowej, - poprzeczek zatrzymania, - poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania, - podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. 2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składający się ze: - świateł wprowadzenia na stanowiska - na stanowiskach: 55L, 55, 55R, 71-76, 101-105, 712, - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu, - systemu dokowania dla stanowisk 1-7A, 9-24.

		1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWY consisting of: - centre line lights, - stop-bars, - clearance bars, - illuminated mandatory and information signs and markings. 2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of: - aircraft stand manoeuvring guidance lights - stands: 55L, 55, 55R, 71-76, 101-105, 712, - aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings, - docking system for aircraft stands 1-7A, 9-24.
2	**Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania** **RWY and TWY markings and lights**	Oznakowanie: **1. RWY:** progu, przesuniętego progu, strefy przyziemienia, punktu celowania, tożsamości RWY, linii środkowej, krawędziowe. **2. TWY:** linii środkowej, krawędziowe, miejsc zatrzymania przed drogami startowymi, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne. Światła: **1. RWY:** Patrz punkt 2.14. **2. TWY:** Patrz punkt 2.15.3. Marking: **1. RWY:** threshold, displaced threshold, touchdown zone, aiming point, RWY designators, centre line, edge. **2. TWY:** centre line, edge, runway-holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information markings. Lights: **1. RWY:** See point 2.14. **2. TWY:** See point 2.15.3.
3	**Poprzeczki zatrzymania** **Stop bars**	A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1/S1, S2, S3, R. Kołowanie przez włączoną poprzeczkę zatrzymania jest surowo zabronione. Oprawy zagłębione poprzeczek zatrzymania są wyposażone w światła wykonane w technologii LED. Oprawy naziemne poprzeczek zatrzymania na A4, B7, B8, H1, H2 są wyposażone w światła wykonane w technologii halogenowej. Oprawy naziemne poprzeczek zatrzymania na A0, A5, A8, B1, C1, D2, D3, D4, E3, E4, L, N1, N2, N3, O1, R, S1, S2, S3 są wyposażone w światła wykonane w technologii LED. **Uwaga:** Poza okresem obowiązywania LVP nie wszystkie poprzeczki zatrzymania są aktywne H24. Załogom ACFT przypomina się, że nieaktywna poprzeczka zatrzymania nie upoważnia do wjazdu na RWY, niezależnie od jej bieżącego wykorzystania operacyjnego. A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1/S1, S2, S3, R. Taxiing across an operating stop bar is strictly prohibited. Stop bars inset lights fittings are equipped with LED lights. Stop bars elevated lights fittings on A4, B7, B8, H1, H2 are equipped with halogen lights. Stop bars elevated lights fittings on A0, A5, A8, B1, C1, D2, D3, D4, E3, E4, L, N1, N2, N3, O1, R, S1, S2, S3 are equipped with LED lights. **Remark:** Outside the LVP period, not all stop bars are active H24. Crews of ACFT are reminded that an inactive stop bar does not authorise entry onto the RWY, regardless of its current operational use.
4	**Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY** **Other RWY protection measures**	Światła ochronne: A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1, R, S1, S2, S3.

		Światła ochronne RWY z wyłączeniem B7 są wyposażone w światła wykonane w technologii LED. RWY guard lights: A0, A4, A5, A8, B1, B7, B8, C1, D2, D3, D4, E3, E4, H1, H2, L, N1, N2, N3, O1, R, S1, S2, S3. RWY guard lights excluding B7 are LED lights.
5	**Uwagi** **Remarks**	TWY N1, N2, N3 i S2 wyposażone są w światła RETIL. Na TWY łączących się z RWY zastosowano bardziej wyraziste oznakowanie miejsc oczekiwania przed RWY, bardziej wyraziste oznakowanie linii środkowej TWY oraz dodatkowe oznakowanie nakazu. Na TWY D4 brak świateł linii środkowej pomiędzy poprzeczką zatrzymania a RWY 11. RWY 15/33 jest wyposażona w światła wykonane w technologii LED. 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** **Name of the associated meteorological office**	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Warszawa Aeronautical Meteorological Station Warszawa
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 Watch Office 24 HR
4	**Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami** **Availability of the TREND forecasts/interval of issuance**	TREND 30 minut TREND 30 minutes
5	**Odprawy przedstartowe** **Briefing and consultation provided**	Zamawianie dokumentacji na przelot drogą mailową: lsm.lodz@imgw.pl lub na numer telefonu: +48-504-112-465. Konsultacje telefoniczne: Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592. Documentation ordering for a flight via e-mail: lsm.lodz@imgw.pl or by phone: +48-504-112-465. 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 FL50 do FL530. Informacje radarowe. Zdjęcia satelitarne. System Identyfikacji Wyładowań Atmosferycznych PERUN. SIGWX Wind/temperature: from FL50 up to FL530. 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

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	114.52°GEO	2800 x 50	RWY: PCN 77/R/A/W/T CONC/ASPH SWY: CONC/ASPH	521017.31N 0205648.17E/ 520939.69N 0205902.18E/ 102.6	362.1 361.0
29	294.55°GEO	2800 x 50	RWY: PCN 77/R/A/W/T CONC/ASPH SWY: NIL	520946.40N 0205838.29E/ 521017.31N 0205648.17E/ 102.5	346.7 345.5
15	151.73°GEO	3690 x 60	RWY: PCN 82/F/C/X/T ASPH SWY: NIL	521042.86N 0205721.26E/ 520857.71N 0205853.18E/ 102.5	352.8 350.2
33	331.75°GEO	3690 x 60	RWY: PCN 82/F/C/X/T ASPH SWY: NIL	520916.50N 0205836.77E/ 521042.86N 0205721.27E/ 102.6	354.8 352.5

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	NIL	261 x 50	NIL	2860 x 300	240 x 100	NIL	Tak/Yes
29	NIL	NIL	NIL	2860 x 300	90 x 100	NIL	NIL
15	NIL	NIL	NIL	3810 x 300	90 x 120	NIL	NIL
33	NIL	NIL	NIL	3810 x 300	90 x 120	NIL	Tak/Yes

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 GP 11	-	333.800 MHz	H24	521016.2N 0205705.9E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 53 ft GP 3.0°
ILS GP 33	-	335.000 MHz	H24	520924.4N 0205822.7E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 54 ft GP 3.0°
ILS LOC 11 (07°E/MAY 25) CAT II 4 / E	WAS	109.900 MHz	H24	520938.2N 0205907.5E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.
ILS LOC 33 (07°E/MAY 25) CAT IIIA 4 / E	WA	110.300 MHz	H24	521050.0N 0205715.0E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.

EPWA AD 2.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA
EPWA AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU

1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

1.1.1 ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników, załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z OKĘCIE DELIVERY na częstotliwości 121,605 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

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

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

1.1.2 DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, OKĘCIE WIEŻA ma możliwość wydana zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

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.

Podczas trwania wymiany informacji, po rozpoczęciu procesu datalink, załogi powinny utrzymywać stałą łączność z OKĘCIE DELIVERY na częstotliwości 121,605 MHz (w godzinach pracy służby) lub OKĘCIE WIEŻA na częstotliwości 118,305 MHz oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot.

Datalink Departure Clearance może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej.

1.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez OKĘCIE GROUND, częstotliwość 121,905 MHz.

1.3 ZEZWOLENIA NA START I LĄDOWANIE

Za zezwolenia na zajęcie drogi startowej oraz za zezwolenie na start odpowiada OKĘCIE WIEŻA na częstotliwości 118,305 MHz.

Po przesłaniu przez OKĘCIE GROUND na częstotliwość OKĘCIE WIEŻA, załoga powinna przełączyć częstotliwość, **zaniechać wywołania TWR i monitorować** w oczekiwaniu na wywołanie przez ATC.

Bezpośrednia instrukcja lub zezwolenie jest wymagane w celu zajęcia lub przecięcia RWY.

1.4 DODATKOWE PROCEDURY KOŁOWANIA I ODLOTU

Piloci statków powietrznych **wymagających do odlotu pełnej dostępnej długości RWY 11/29 lub RWY 15/33** są zobowiązani poinformować o tym fakcie OKĘCIE GROUND przed rozpoczęciem kołowania.

Ze względu na możliwość użycia innej RWY do startu, niż opublikowana w ATIS, zaleca się szczególną uwagę podczas oczekiwania na zezwolenie na start.

1 ATC PROCEDURES IN FORCE AT THE AERODROME

1.1 RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

1.1.1 RADIO COMMUNICATION

In order to receive ATC clearance, the crew of an aircraft shall establish radio communication with OKĘCIE DELIVERY on 121.605 MHz 10 minutes before getting ready for push-back or start-up providing the following information:

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

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

1.1.2 DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)

In addition to clearances issued via radio, OKĘCIE TOWER has an option to issue ATC clearance via Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

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.

After initiating the datalink process, crews shall maintain continuous communication with OKĘCIE DELIVERY on 121.605 MHz (during service operational hours) or OKĘCIE TOWER on 118.305 MHz throughout the data exchange process and refrain from additional ATC clearance related enquiries.

Datalink Departure Clearance can be replaced by radio communication depending on the air traffic intensity and weather situation.

1.2 PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES

Ground movement instructions are issued by OKĘCIE GROUND, frequency 121.905 MHz.

1.3 TAKE-OFF AND LANDING CLEARANCES

The unit responsible for line-up clearance and take-off clearance is OKĘCIE TOWER on 118.305 MHz.

While being transferred from OKĘCIE GROUND to OKĘCIE TOWER, the crew is required to change the frequency. **Initial call shall be omitted and the TWR frequency shall be monitored** for ATC call.

An explicit clearance or instruction to enter or cross any RWY is required.

1.4 ADDITIONAL TAXI AND DEPARTURE PROCEDURES

Pilots of aircraft **requiring full length of RWY 11/29 or RWY 15/33 for departure** have to notify OKĘCIE GROUND prior to the commencement of taxiing.

Since a different runway may be used for take-off than that published in ATIS, extreme caution is advised when awaiting take-off clearance.

Progi oraz strefy przyziemienia pozostałych dróg startowych mogą być niewidoczne z używanej RWY.

Odloty z widocznością są dopuszczalne na Lotnisku Chopina w Warszawie, na przykład w celu ominięcia obszaru złej pogody. Kierunek lotu jest sugerowany przez załogę statku powietrznego lub przez ATC i jest zaakceptowany przez załogę statku powietrznego, a ATC nie zapewnia przewyższenia nad przeszkodami.

Thresholds and touchdown zones of other runways may not be visible from the used RWY.

Visual departure from Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome is available e.g. to avoid adverse weather area. Heading proposed by the crew of departing ACFT or ATC has to be accepted by this crew. ATC does not take responsibility for obstacle clearance.

2 DOZOROWANIE RUCHU NAZIEMNEGO

Lotnisko Chopina w Warszawie jest wyposażone w system dozorowania ruchu naziemnego wykorzystującego mode S.

Operatorzy lotniczy powinni upewnić się, że transponder może pracować w modzie S, kiedy statek powietrzny jest na ziemi.

Na polu manewrowym lotniska transponder w modzie S powinien pracować zgodnie z poniższymi zasadami:

Pilot powinien ustawić przydzielony kod transpondera w mode A (squawk) oraz aktywować transponder w modzie S:

Odloty:

- od zgody na uruchamianie, wypychanie i uruchamianie lub kołowanie w zależności co jest wcześniejsze;
- TCAS nie powinien być aktywowany przed uzyskaniem zgody na zajęcie drogi startowej.

Przyloty:

- po lądowaniu, transponder pracuje w niezmienionym trybie do momentu całkowitego zatrzymania się statku powietrznego na miejscu postojowym.
- transponder powinien być wyłączony natychmiast po zatrzymaniu.
- TCAS powinien być dezaktywowany natychmiast po opuszczeniu drogi startowej.

Aktywowanie transpondera w trybie modu S oznacza wybór trybów: AUTO, ON, XPNDR, ALT OFF lub innego odpowiedniego trybu zgodnie z właściwą instrukcją.

W przypadku kołowania bez złożonego planu lotu należy ustawić kod 2000 modu A transpondera.

Załogi statków powietrznych niewyposażonych w transponder modu S, włączają kod SSR TYLKO po otrzymaniu instrukcji zajęcia drogi startowej. Po lądowaniu i opuszczeniu drogi startowej, załogi statków powietrznych muszą wyłączyć transponder. Załogi odlatujących statków powietrznych, niewyposażonych w transponder modu S są proszone o podanie informacji "No Mode S transponder" przy pierwszym kontakcie z OKĘCIE DELIVERY.

2 GROUND MOVEMENT SURVEILLANCE

Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome is equipped with a mode S surface movement surveillance system.

Operators intending to use the airport shall ensure that mode S transponders are able to operate when their aircraft are on the ground.

Mode S transponders shall be operated on the movement area in accordance with the following provisions:

Pilots shall select the assigned mode A (squawk) code and activate the transponder in mode S:

Departing aircraft:

- from receiving clearance to start-up, push-back and start-up or taxi whichever is earlier;
- TCAS shall not be activated before receiving the clearance to line up.

Arriving aircraft:

- after landing, the transponder shall be operated without changing modes until the aircraft is fully parked on stand.
- the transponder shall be deactivated immediately after parking.
- TCAS shall be deactivated as soon as possible after vacating the runway.

Activation of the transponder in mode S means selecting AUTO, ON, XPNDR, ALT OFF or the equivalent according to specific installation.

Aircraft taxiing without flight plan, shall select Mode A code 2000.

Flight crews of aircraft not equipped with a Mode S transponder must squawk assigned SSR-code ONLY when instructed to line up on the runway. Upon vacating the runway after landing flight crews on these aircraft shall switch off the transponder. At departure flight crews of aircraft not equipped with a Mode S transponder are requested to state "No Mode S transponder" to OKĘCIE DELIVERY on first contact.

3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

3.1 ODLOTY

Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia drogi startowej, jest gotowy do startu po otrzymaniu zezwolenia bez zbędnych opóźnień.

Załoga niegotowa do startu przed osiągnięciem punktu oczekiwania (w sytuacji, gdy nie ma poprzedzającego ruchu na tej samej drodze kołowania) powinna powiadomić służby ATC tak szybko jak to możliwe.

Przygotowanie kokpitu jak i gotowość kabiny powinny być osiągnięte przed zajęciem drogi startowej, a czynności wymagające zakończenia po zajęciu drogi startowej, powinny być ograniczone do minimum.

3 MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

3.1 DEPARTURES

ATC will consider every aircraft at the holding point as able to commence line up and take-off roll after clearance issued with no delay.

Pilots not ready before reaching the holding point (no aircraft in front on the same taxiway) shall advise ATC as early as possible.

Where possible, cockpit checks and cabin readiness shall be completed before line-up and any actions requiring completion on the runway shall be minimised.

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

Separacja w śladzie aerodynamicznym zapewniana jest przez służby ATC zgodnie z obowiązującymi wymaganiami. W przypadkach, gdy wymagana separacja jest większa niż obowiązująca, załoga powinna poinformować służby ATC przed wjazdem na drogę startową.

Załogi powinny być przygotowane i gotowe do zaakceptowania odlotu z pośrednich części drogi startowej:

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

Wake vortex separation is applied by ATC services in accordance with the published requirements. If more separation than the prescribed minima is requested, pilots shall notify ATC before entering the runway.

Pilots shall prepare and be ready to accept the following intersection take-off runs:

RWY	LIGHT	MEDIUM TURBOPROP	MEDIUM JET	HEAVY	SUPER HEAVY
11	D	–	–	–	–
15	D2, S2, O1, D3	D2, S2, O1, D3	D2, S2, O1, D3	D2	–
29	E3, R, A4	E3, R, A4	E3, R	–	–
33	H2, A8	H2, A8	H2, A8	H2, A8	–

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

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

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

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

3.2 PRZYLOTY

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

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

Dla RWY 33, jeśli możliwe, sugeruje się użycie dróg szybkiego zjazdu S1, S2 jako preferowanych.

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

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

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

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

3.2 ARRIVALS

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

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

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

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

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

ATC services may suggest a different exit from the RWY. Such information will be provided during final approach.

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

3.3 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO LĄDOWANIU

Jeśli organ kontroli lotniska (TWR) nie nakaże inaczej, po zakończeniu dobiegu i opuszczeniu drogi startowej załoga lądującego statku powietrznego powinna nawiązać łączność z OKĘCIE GROUND na częstotliwości 121,905 MHz w celu otrzymania instrukcji kołowania do wyznaczonego stanowiska postojowego na płycie postojowej.

3.3 ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER LANDING

If not specified otherwise by TWR, after finishing landing roll and vacating the runway, the crew of a landing aircraft shall establish communication with OKĘCIE GROUND on 121.905 MHz in order to receive taxi instructions to a designated parking stand on the apron.

4 PROCEDURA WSPÓŁDECYDOWANIA W PORCIE LOTNICZYM (A-CDM)

4 AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (A-CDM)

4.1 Ogólne

A-CDM na Lotnisku Chopina w Warszawie jest zgodny z europejskim standardem.

4.1.1 Procedury

4.1.1.1 Walidacja planu lotu

Celem walidacji planu lotu jest skorelowanie planu lotu ATC ze slotem przydzielonym na lotnisku oraz z rozkładem lotów. Przewidywany czas odblokowania (EOBT) musi być spójny z rozkładowym czasem odblokowania (SOBT). Proces A-CDM nie może się rozpocząć bez planu lotu oraz/lub slotu lotniskowego. Jeśli EOBT jest różne od SOBT, zostanie wysłane powiadomienie do nadawcy planu lotu odpowiedzialnego za EOBT.

4.1.1.2 Target Off-Block Time - TOBT

TOBT to moment, w którym proces obsługi naziemnej powinien zostać zakończony, z wyjątkiem procedury wypychania i odladzania. Jest brany pod uwagę w procesie planowania sekwencji odlotów. TOBT = zamierzony czas gotowości statku powietrznego.

4.1.1.2.1 Automatyczny TOBT

TOBT zostanie wyliczony automatycznie wyłącznie dla lotów, którym TOBT nie został wprowadzony manualnie. Automatyczny TOBT jest obliczany na podstawie przewidywanego czasu zaparkowania (EIBT) i minimalnego czasu obsługi naziemnej (MTTT). Domyślnie TOBT jest równy SOBT.

4.1.1.2.2 Odpowiedzialność za TOBT

Za wprowadzanie, aktualizację czy skasowanie TOBT, a także za jego dokładność i przestrzeganie odpowiedzialny jest agent handlingowy, linia lotnicza (dla lotu bez agenta handlingowego) lub dowódca statku powietrznego (dla lotu lotnictwa ogólnego bez agenta handlingowego). Dotyczy to także automatycznie generowanego TOBT.

4.1.1.2.3 Korekta/kasowanie TOBT

W sytuacji, kiedy dostosowanie się do TOBT nie będzie możliwe, TOBT zostanie zaktualizowany bądź wprowadzony ponownie przez osobę za to odpowiedzialną poprzez dostępne kanały transmisji TOBT. TOBT jest wykorzystywany w innych procesach obsługi lotniskowej, z tego powodu powinien być aktualizowany za każdym razem, kiedy różni się od poprzedniego TOBT o więcej niż 5 minut.

Do momentu wygenerowania TSAT (40 minut przed TOBT), wartość TOBT może być aktualizowana dowolną ilość razy. Po wygenerowaniu TSAT, TOBT może być poprawiony jedynie 3 razy bez wpływu na pogorszenie się priorytetu danego lotu w procesie A-CDM. Po wydaniu zgody na uruchamianie silników, wprowadzenie bądź aktualizacja TOBT nie będzie możliwa. Jeśli wypchnięcie/odkołowanie ze stanowiska nie jest możliwe, zgoda na uruchomienie silników zostanie cofnięta, umożliwiając wprowadzenie nowego TOBT.

Jeśli statek powietrzny musi wrócić na stanowisko postojowe (np. z powodu usterki technicznej), zgoda na uruchamianie silników i zamierzone czasy zostają skasowane, w następstwie czego konieczne jest wprowadzenie nowego TOBT. Nowy TOBT musi być przynajmniej 5 minut późniejszy niż obecny czas zegarowy.

Należy upewnić się, że nowy TOBT jest nie wcześniej niż 10 minut przed EOBT z obecnego planu lotu. W przypadku braku możliwości dostosowania się do obecnego TOBT, a nowy TOBT nie jest znany, TOBT zostanie skasowany przez osobę za to odpowiedzialną. Jeśli TSAT został już wygenerowany, także zostanie automatycznie skasowany. Dla lotu ze skasowanym TOBT cały proces A-CDM zostanie wstrzymany do czasu wprowadzenia nowego TOBT.

4.1 General

A-CDM at Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome is compliant with the European standard.

4.1.1 Procedures

4.1.1.1 Flight plan validation

The aim of flight plan validation is to correlate the ATC flight plan with the airport slot and the airport schedule. The estimated off-block time (EOBT) must correspond to the scheduled off-block time (SOBT). The A-CDM process cannot start without a valid ATC flight plan and/or without an airport slot (exempt for flights which do not require an airport slot). If EOBT and SOBT do not correspond, an alert is sent to the flight plan originator/person responsible for the EOBT.

4.1.1.2 Target off-block time - TOBT

TOBT is the point in time when all ground handling processes except for aircraft push-back and de-icing have to be completed. It is used as the best available time to coordinate and calculate the pre-departure sequence. TOBT = prediction of "aircraft ready".

4.1.1.2.1 Automatic TOBT

The TOBT will only be generated automatically for flights that have not yet had a TOBT entered manually. The automatically generated TOBT is calculated on the basis of the estimated in-block time (EIBT), minimum turnaround time (MTTT), the initial default TOBT=SOBT.

4.1.1.2.2 Responsibility for TOBT

The handling agent, the airline (for flights without a handling agent) or the pilot-in-command (for general aviation flights without a handling agent) are responsible for maintaining the TOBT (entry, update, deletion), its correctness and its adherence. This also applies to automatically generated TOBT.

4.1.1.2.3 TOBT correction/deletion

If it is foreseeable that the TOBT cannot be adhered to, it shall be updated or re-entered directly by the person responsible via reporting mechanisms. Since the TOBT is also used for other ground processes at the airport, it shall be updated when there are deviations of more than 5 minutes.

The TOBT may be corrected as often as required up until the time the TSAT is issued (40 minutes before TOBT). After the TSAT has been issued, the TOBT may be corrected up to three times without priority deterioration in the A-CDM process. After reception of start-up approval input or update of TOBT is no longer acceptable. Should circumstances arise where the aircraft cannot commence the off-block procedure, the start-up approval shall be cancelled. Thereafter a new TOBT can be entered.

If the aircraft needs to return to an aircraft stand (e.g. due to a technical reason), cancelation of the start-up approval and deletion of target times will occur. Thereafter a new TOBT must be entered. The new TOBT shall be at least 5 minutes later than the current clock time.

It must be ensured that the new TOBT is not earlier than 10 minutes prior to the current EOBT of the flight plan. If the TOBT cannot be adhered to and new TOBT is not yet known, the TOBT shall be deleted by the person responsible for the TOBT. If a TSAT has already been generated, it will also be automatically deleted. For a flight with a deleted TOBT the A-CDM process will be stopped until a new TOBT is entered.

TOBT pozostaje ważny, jeśli wykonanie rejsu wymaga zmiany statku powietrznego. Konieczne jest wysłanie depeszy CHG. Jeśli TOBT jest różne od EOBT o 15 minut lub więcej, konieczne jest wysłanie depeszy DLA do Network Manager celem zaktualizowania EOBT.

4.1.1.2.4 Kanały dystrybucji TOBT

Dystrybucja TOBT jest możliwa za pomocą:

- wewnętrznego systemu lotniska/linii lotniczej/agenta handlingowego;
- zaawansowanego wizualnego systemu dokowania ACFT (A-VDGS) dla stanowisk kontaktowych; oraz w sytuacjach wyjątkowych spowodowanych brakiem dostępu do ww.;
- Służby Operacyjne Lotniska Chopina w Warszawie/ACDM: (tel.: +48-22-650-6907), acdm@ppl.pl.

4.1.1.3 Zgoda na lot

Załoga może dostać zgodę na lot od OKĘCIE DELIVERY na maksymalnie 30 minut przed EOBT. Dla lotów z przydzielonym CTOT zgoda może zostać uzyskana maksymalnie 30 minut przed CTOT.

4.1.1.4 Target Start-Up Approval Time – TSAT

TSAT to zamierzony czas wydania zgody na uruchomienie silników. Generowany jest na 40 minut przed TOBT. Tylko samoloty z wyliczonym TSAT są brane pod uwagę w procesie sekwencjonowania odlotów.

Zmiany TOBT z reguły nie wpływają na TSAT, chyba że nowo wprowadzony TOBT jest późniejszy niż aktualny TSAT.

4.1.1.4.1 Kanały dystrybucji TSAT

TSAT jest transmitowany tymi samymi kanałami co TOBT. Osoba odpowiedzialna za TOBT ma obowiązek przekazania prawidłowego TSAT załodze. TSAT musi zostać przekazany załodze najpóźniej na 5 minut przed TOBT. Dodatkowo, załoga powinna monitorować zmiany TSAT. Tylko w wyjątkowych sytuacjach aktualny TSAT można uzyskać od OKĘCIE DELIVERY o czasie TOBT.

4.1.1.5 Zgoda na uruchamianie silników/wypychanie/kołowanie

Kolejność odlotów ustalana jest na podstawie czasów TSAT. Zgoda na uruchomienie silników będzie udzielona, uwzględniając TOBT i TSAT. W czasie TSAT +/- 5 minut statek powietrzny musi być gotowy do uruchomienia silników, a załoga musi zgłosić gotowość na częstotliwości OKĘCIE DELIVERY (121,605 MHz).

Prośba o uruchomienie silników musi nastąpić w czasie TSAT +/- 5 minut. Zgoda będzie udzielona z uwzględnianiem TSAT, obecnej sytuacji ruchowej i pogodowej. Domyślnie zmiany TSAT są wstrzymane w okresie +/- 5 minut od TSAT. Na zmianę TSAT mają wpływ różne czynniki m.in. manualna zmiana TOBT bądź nowy CTOT.

Wypchnięcie statku powietrznego ze stanowiska postojowego musi nastąpić najpóźniej 8 minut od wydania zgody. Rozpoczęcie kołowania musi nastąpić najpóźniej 8 minut od wydania zgody na uruchomienie silników, w przypadku stanowisk niewymagających procedury wypychania.

4.1.1.6 Odladzanie

Czas potrzebny na odladzanie nie powinien być brany pod uwagę podczas definiowania TOBT, jednak zostanie uwzględniony podczas kalkulacji TSAT, na podstawie zgłoszenia potrzeby odladzania. Ze względu na

If the aircraft is changed and a change message (CHG - type/registration) is sent, the original TOBT remains in force. For TOBT deviations of 15 minutes or more from the EOBT, it is mandatory to send a delay message (DLA) to the Network Manager in order to update the EOBT.

4.1.1.2.4 TOBT dialogue channels

TOBT dialogue is possible through:

- internal systems of the airport/airline/handling agent;
- ramp display of the advanced visual docking guidance system (A-VDGS) for contact gates; and in emergency situations due to lack of access to the above systems;
- Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome Operational Services: (phone: +48-22-650-6907), acdm@ppl.pl.

4.1.1.3 ATC route clearance

Pilots can obtain ATC route clearance from OKĘCIE DELIVERY maximum 30 minutes prior to EOBT. For regulated flights the clearance is available maximum 30 minutes prior to CTOT.

4.1.1.4 Target Start-Up Approval Time – TSAT

TSAT is the target time for issuing start-up approval. The earliest time to issue the TSAT is 40 minutes prior to TOBT. The pre-departure sequence is determined by the flights with a calculated TSAT.

Changes to the TOBT do not affect the TSAT in general as long as the new TOBT does not come after the currently valid TSAT.

4.1.1.4.1 TSAT dialogue channels

TSAT is transmitted according to the TOBT dialogue channels. As a rule, the person responsible for the TOBT must ensure the correct transmission of the TSAT to the crew. TSAT must be provided at least at the moment TOBT-5 minutes. In addition, the crew shall monitor TSAT updates. In exceptional cases, TSAT can be obtained at TOBT time from OKĘCIE DELIVERY.

4.1.1.5 Start-up/push-back/taxi clearance

The pre-departure sequence is determined in accordance with TSAT. Start-up approval will only be issued under consideration of TOBT and TSAT. At TSAT +/- 5 minutes, the aircraft must be ready for start-up, and the crew shall report readiness on the frequency of OKĘCIE DELIVERY (121.605 MHz).

Start-up may be requested within the time period of TSAT +/- 5 minutes. The approval will be issued dependently on the TSAT and the current traffic and weather situation. In general, TSAT change is frozen within the TSAT +/- 5 minutes window. Update to the TSAT can be accepted by confirming or updating TOBT during this time manually, also other conditions, for example change in CTOT, may cause an update to the TSAT.

Push-back must be commenced not later than 8 minutes after receiving start-up approval at push-back positions. Taxi must be commenced not later than 8 minutes after receiving start-up approval at roll-out positions.

4.1.1.6 De-icing

The de-icing time shall not be taken into consideration when the TOBT is defined. They are, however, considered in the TSAT calculation based on the request for de-icing. Due to the influence of de-icing on sequencing, it

wpływ odladzania na sekwencjonowanie odlotów wskazane jest, by załogi zgłaszały chęć odladzania przed określeniem TSAT (40 minut przed TOBT).

Ogólne procedury dotyczące odladzania na Lotnisku Chopina w Warszawie zawarte są w AIP Polska AD 2 EPWA punkt 2.20.9.

is highly recommended to request de-icing before the TSAT is issued (40 minutes before TOBT).

The general de-icing procedures at Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome are described in detail in AIP Poland AD 2 EPWA point 2.20.9.

4.1.1.7 Alerty A-CDM

Alerty mogą zostać wygenerowane podczas całego procesu A-CDM. Mogą się pojawić ze względu na pewne lokalne zdarzenia czy sprawdzanie poprawności danych jak i w reakcji na błędy/ostrzeżenia powstałe podczas wymiany danych z NMOC. Niezbędne jest by wszystkie linie lotnicze/agenci handlingowi podali przynajmniej jeden adres e-mail Operatorowi Lotniska Chopina w Warszawie, w celu dystrybucji alertów. Dodatkowo, alerty będą widoczne na platformie A-CDM Lotniska Chopina w Warszawie. Otrzymanie alertu obliguje odbiorcę do wyeliminowania jego przyczyny, w przeciwnym wypadku proces A-CDM dla danego lotu może zostać przerwany, a zgoda na uruchamianie silników wstrzymana.

4.1.1.7 A-CDM alert messages

During the entire A-CDM process, alert messages may be generated (CDM alerts). Alerts will either be triggered by local occurrences and coherency checks or when exchanging data with the NMOC as a reaction to error/warning messages. To receive these alerts, it is necessary that all airlines/handling agents have submitted at least one contact e-mail address to the airport operator. Furthermore, alert messages will be displayed in the Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome A-CDM Portal tool. Alert messages require to eliminate the cause of the alert from the relevant recipient, otherwise the A-CDM process might be interrupted and start-up approval not issued.

4.1.1.8 Koordynacja z NMOC – Network Manager Operations Centre

Zasady współpracy z NMOC pozostają bez zmian. Dodatkowo proces A-CDM zakłada ciągłą i automatyczną wymianę informacji z NMOC. Wymieniane dane to m.in. przewidywany czas lądowania ELDT (od NMOC) i TTOT (do NMOC). NMOC uwzględnia czasy TTOT i możliwie najlepiej dostosowuje do nich czasy CTOT, podczas przydzielania regulacji.

4.1.1.8 Coordination with the Network Manager Operations Centre - NMOC

The general Network Manager procedures remain unchanged. In addition, A-CDM ensures a permanent and automated data exchange with the NMOC. For this purpose estimated landing times (ELDT) will be received as well as target take-off times (TTOT) will be transmitted to the Network Manager during the turnaround process and The Network Manager will take the target take-off times into consideration when calculating the CTOT and will try to adjust the CTOT accordingly.

4.1.1.9 Określenia i skróty

TOBT – Target Off-Block Time:
Czas kiedy agent handlingowy/operator przewiduje zakończenie procesu obsługi naziemnej (drzwi zamknięte, rękaw odstawiony, ciągnik dostępny, a załoga gotowa do uruchamiania/wypychania natychmiast po uzyskaniu odpowiedniej zgody od ATC). TOBT jest czasem używanym do koordynacji każdego z procesów obsługi naziemnej oprócz wypychania ze stanowiska i odladzania.

TSAT – Target Start-Up Approval Time:
Zamierzony czas wydania zgody na uruchamianie silników zgodnie z procesem A-CDM. TSAT uwzględnia wszystkie znane ograniczenia, np. CTOT czy sytuację ruchową na Lotnisku Chopina w Warszawie.

Gotowość statku powietrznego:
Moment, w którym statek powietrzny jest gotowy do uruchomienia/wypychania ze stanowiska postojowego, drzwi zamknięte, rękaw odstawiony, ciągnik dostępny zgodnie z procedurą A-CDM. Gotowość musi być osiągnięta do czasu TOBT. Jeśli nie, TOBT musi zostać zaktualizowane.

MTTT – Minimum Turnaround Time (MGT – Minimum Ground Time):
Minimalny czas zdefiniowany w procesie A-CDM potrzebny na proces obsługi naziemnej uwzgledniający typ statku powietrznego, linię lotniczą i destynację. Określenie tego czasu jak i późniejsze jego zmiany leżą w kompetencji linii lotniczej. MTTT to minimalny czas, który upłynie od zaparkowania do wyjazdu ze stanowiska postojowego.

EIBT – Estimated In-Block Time:
Przewidywany czas zaparkowania na stanowisku postojowym uwzględniający wszelkie opóźnienia podczas lotu.

SOBT – Scheduled Off-Block Time:
Rozkładowy czas opuszczenia stanowiska postojowego (slot lotniskowy).

A-CDM Portal (Platforma):
System umożliwiający dostęp do odczytu i edycji danych dotyczących lotu. Portal jest źródłem informacji o danym rejsie, zawiera czasy

4.1.1.9 Terms and Abbreviations

TOBT – Target Off-Block Time:
The time that an aircraft operator or ground handler estimates that an aircraft will be ready, all doors closed, boarding bridge removed, push back vehicle available and ready to start-up/push-back immediately upon reception of clearance from ATC. TOBT is a reference time used for all ground handling processes except for aircraft push-back and de-icing.

TSAT – Target Start-Up Approval Time:
Target time for issuing start-up approval in accordance with the A-CDM process. TSAT includes any limitations known, e.g. CTOT or the traffic situation at Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome.

Aircraft Ready:
The time when the aircraft is ready for push-back/taxiing, i.e. all doors are closed, boarding bridge have been removed and the push-back vehicle is available according A-CDM procedure. The aircraft ready status must have been reached at TOBT. If not, the TOBT needs to be adjusted accordingly.

MTTT – Minimum Turnaround Time (MGT – Minimum Ground Time):
The minimum turnaround time required by aircraft and filed in the airport process, depending on the airline, type of aircraft and destination of aircraft. Changes shall be communicated to the airport by the airline. MTTT is the minimum time expected to be required between arrival at and departure from the aircraft stand.

EIBT – Estimated In-Block Time:
The expected time when an aircraft will arrive at the aircraft stand (in-block); it takes into account delays during flight progress.

SOBT – Scheduled Off-Block Time:
The time when an aircraft is scheduled to depart from its aircraft stand (airport slot).

A-CDM Portal tool:
The system which gives the user read and write access to flight data. Flight data consists of general information about flights and time stamps which play an important role in the A-CDM process.

ukończenia poszczególnych etapów lotu i obsługi naziemnej, które odgrywają ważną rolę w procesie A-CDM.

5 PROCEDURA UŻYTKOWANIA I ZARZĄDZANIA PŁYTAMI POSTOJOWYMI NA LOTNISKU

5.1 SŁUŻBA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ (AMS)

AMS zapewniana jest w obszarze pola ruchu naziemnego, z wyłączeniem RWY. Czynności w ramach AMS realizowane są przez FOLLOW ME oraz TWR (organy AMS).

Obszar, dla którego zapewniana jest AMS został przestawiony na mapie AD 2 EPWA 3-1.

5.2 ODPOWIEDZIALNOŚĆ POSZCZEGÓLNYCH ORGANÓW AMS

5.2.1 FOLLOW ME

Prowadzenie statków powietrznych z/do punktów przekazania odpowiedzialności, na podstawie poleceń TWR.
Ustawianie statku powietrznego na stanowisku postojowym.
W uzasadnionych przypadkach, w porozumieniu z TWR, wstrzymanie kołowania statku powietrznego.
Nadzór nad manewrami statku powietrznego na płycie postojowej oraz współpraca z TWR w tym zakresie.

5.2.2 TWR

Utrzymywanie stałej łączności radiowej z załogą statku powietrznego.
Wydawanie instrukcji kołowania.
Przekazywanie numeru stanowiska postojowego załodze statku powietrznego.
Wydawanie zgody na uruchamianie/wypychanie/power-back/„cross-bleed start-up".

5.3 PUNKTY PRZEKAZANIA ODPOWIEDZIALNOŚCI

Przekroczenie poprzeczki zatrzymania przed RWY (warunkowane nawiązaniem łączności z załogą statku powietrznego przez służbę przejmującą) - od/do AMS.

Zaparkowanie statku powietrznego na stanowisku postojowym/ opuszczenie przez statek powietrzny stanowiska postojowego - od/do AMS.

Rozpoczęcie/zakończenie prowadzenia statku powietrznego przez FOLLOW ME (tożsame z włączeniem/wyłączeniem świateł ostrzegawczych i wyświetlacza na pojeździe) - pomiędzy organami AMS.

Rozpoczęcie podawania sygnałów manewrowania przez FOLLOW ME/ aktywację systemu automatycznego dokowania (warunkowane reakcją załogi statku powietrznego na sygnały) - pomiędzy organami AMS.

6 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

6.1 DROGI KOŁOWANIA Z, Z ORANGE, Z BLUE

TWY Z dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 65 m.

TWY Z Orange dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

TWY Z Blue dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

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

5 APRON MANAGEMENT AND USE PROCEDURE AT THE AERODROME

5.1 APRON MANAGEMENT SERVICE (AMS)

AMS shall be provided within the movement area, excluding the RWYs. Operations within the AMS are executed by FOLLOW ME assistance and TWR (AMS units).

The area covered by AMS has been displayed on the chart AD 2 EPWA 3-1.

5.2 RESPONSIBILITY OF AMS UNITS

5.2.1 FOLLOW ME

Guidance of aircraft from/to transfer of responsibility points in accordance with TWR instructions.
Parking aircraft on parking stands.
Suspension of aircraft taxiing upon consultation with TWR in operationally justified cases.
Supervision of aircraft maneuvers on the apron and in consultation with TWR in this regard.

5.2.2 TWR

Maintaining continuous radio contact with the aircraft crew.
Issuing taxi instructions.
Relaying the number of the parking stand to the flight crew.
Issuing clearance for start-up/push-back/power-back/"cross-bleed start-up"

5.3 POINTS FOR TRANSFER OF RESPONSIBILITY

Upon crossing the stop bar before the RWY (subject to establishing communication by the unit taking over the control of the aircraft with the aircraft crew) - from/to AMS.

Upon parking the aircraft on the parking stand, exiting the parking stand by the aircraft - from/to AMS.

Upon commencement/completion of FOLLOW ME assistance (coincident with turning on/off of warning lights and the display mounted on the FOLLOW ME vehicle) - between AMS units.

Upon commencement of manoeuvring signals given by FOLLOW ME/ activation of the visual docking/parking guidance system (subject to the response of the aircraft crew to the signals) - between the AMS units.

6 TAXIING PROCEDURES

6.1 TWYs Z, Z ORANGE, Z BLUE

TWY Z is restricted to aircraft with a wingspan of 65 m or less.

TWY Z Orange is restricted to aircraft with a wingspan of 36 m or less.

TWY Z Blue is restricted to aircraft with a wingspan of 36 m or less.

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

Dopuszcza się równoczesne kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m lub mniejszej po TWY Z Orange i TWY Z Blue.	Aircraft with a wingspan of 36 m or less may taxi on TWY Z Orange and TWY Z Blue at the same time.
Oznakowanie poziome linii środkowej TWY Z Orange stanowi linia koloru pomarańczowego o szerokości 15 cm, która jest obwiedziona opaską koloru czarnego.	TWY Z Orange centre line marking is an orange line, 15 cm wide, outlined in black.
Światła linii środkowej TWY Z Orange dwukierunkowe, barwa świecenia zielona/zielona. Światła zainstalowane w rozstawie nie przekraczającym 30 m.	TWY Z Orange centre line lights are two-directional, green/green, installed with spacing not greater than 30 m.
Oznakowanie świetlne linii środkowej TWY Z Orange wykonane światłami dookólnymi, barwa świecenia pomarańczowa. Światła zainstalowane przemiennie ze światłami linii środkowej w rozstawie nie przekraczającym 30 m.	TWY Z Orange centre line marking lights are orange, omnidirectional, intervening between centre line lights, installed with spacing not greater than 30 m.
Oznakowanie poziome linii środkowej TWY Z Blue stanowi linia koloru niebieskiego o szerokości 15 cm, która jest obwiedziona opaską koloru czarnego.	TWY Z Blue centre line marking is a blue line, 15 cm wide, outlined in black.
Światła linii środkowej TWY Z Blue dwukierunkowe, barwa świecenia zielona/zielona. Światła zainstalowane w rozstawie nie przekraczającym 30 m.	TWY Z Blue centre line lights are two-directional, green/green, installed with spacing not greater than 30 m.
Oznakowanie świetlne linii środkowej TWY Z Blue wykonane światłami dookólnymi, barwa świecenia niebieska. Światła zainstalowane przemiennie ze światłami linii środkowej w rozstawie nie przekraczającym 30 m.	TWY Z Blue centre line marking lights are blue, omnidirectional, intervening between centre line lights, installed with spacing not greater than 30 m.

6.2 INNE OGRANICZENIA

6.2 OTHER RESTRICTIONS

Informacje dotyczące maksymalnych dopuszczalnych rozpiętości skrzydeł statków powietrznych na poszczególnych drogach kołowania - patrz mapa: AD 2 EPWA 4-1, AD 2 EPWA 4-3, AD 2 EPWA 4-5, AD 2 EPWA 4-7, AD 2 EPWA 4-9.	Information on maximum allowable aircraft wingspans on individual TWYs - see charts: AD 2 EPWA 4-1, AD 2 EPWA 4-3, AD 2 EPWA 4-5, AD 2 EPWA 4-7, AD 2 EPWA 4-9.
Droga techniczna pomiędzy TWY B1 i bramą nr 7 dostępna wyłącznie dla operacji holowania statków powietrznych. Kołowanie zabronione.	Service road between TWY B1 and gate No 7 available only for aircraft towing operations. Taxiing prohibited.
Dopuszcza się możliwość kołowania po TWY B1 wyłącznie przez statki powietrzne o maksymalnej rozpiętości skrzydeł do 15 m.	Taxiing on TWY B1 is allowed only by aircraft with maximum wingspan up to 15 m.
Załoga po zwolnieniu RWY 15/33 w TWY B1 zobowiązana jest zatrzymać statek powietrzny i wyłączyć silnik.	The crew is required to stop the aircraft and turn off the engine after vacating RWY 15/33 into TWY B1.
Dopuszcza się operacje holowania statków powietrznych o maksymalnej rozpiętości skrzydeł do 27,06 m oraz zewnętrznym rozstawie kół podwozia głównego (OMGWS) ≤ 7,37 m.	Towing procedure is permissible of aircraft with a wingspan up to 27.06 m and outer main gear wheel span (OMGWS) 7.37 m.
Podczas holowania przy zewnętrznym rozstawie kół podwozia głównego (OMGWS) > 5,99 m wymagana asysta skrzydłowego.	During taxiing with outer main gear wheel span (OMGWS) > 5.99 m wingman assistance is required.
TWY B1 dostępna jest dla operacji lotniczych od SR do SS oraz przy RVR równym lub większym niż 550 m.	TWY B1 is available for flight operations from SR to SS and with RVR equal or greater than 550 m.
Od SS do SR lub przy RVR mniejszym niż 550 m dopuszcza się wyłącznie holowanie statków powietrznych.	From SS to SR or with RVR less than 550 m only aircraft towing operations are available.
Zabrania się operacji kołowania i holowania statków powietrznych po drodze technicznej pomiędzy RWY 11/29 i bramą nr 7.	Taxiing and aircraft towing operations on the service road between RWY 11/29 and gate No 7 are prohibited.
TWY B6, B7, B8 oraz H1 – kołowanie dostępne wyłącznie dla statków powietrznych z napędem turbośmigłowym oraz tłokowym.	TWYs B6, B7, B8 and H1 – taxiing available only for turboprop and piston-powered aircraft.
Brak możliwości kołowania po TWY E2 do TWY E4 gdy na TWY E3 oczekuje statek powietrzny o rozpiętości skrzydeł 36 m lub większej.	Taxiing on TWY E2 to TWY E4 when an aircraft with a wingspan of 36 m or greater is holding on TWY E3 is not possible.
Zabrania się zajmowania TWY E3 przez statki powietrzne i pojazdy podczas wykonywania operacji startów i lądowań na kierunku RWY 11 do czasu zwolnienia RWY 11/29 przez statki powietrzne.	TWY E3 not available for aircraft and vehicles awaiting before RWY 11/29, whenever RWY 11 is being used for TKOF or LDG.
Zabrania się zjazdu statku powietrznego w TWY N3, w sytuacji gdy TWY E3 jest zajęta przez statek powietrzny lub pojazd.	Turn-offs onto TWY N3 are prohibited when TWY E3 is occupied by an aircraft or vehicle.
Na TWY M1, M2, M3 obowiązuje ograniczenie prędkości do 10 kt.	A speed limit of 10 kt applies on TWYs M1, M2, M3.

TWY N1, N2, N3: TWY jednokierunkowe – brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.

Na TWY N3 obowiązuje ograniczenie prędkości zjazdu z RWY 11 do 46 kt.

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

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

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

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

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

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

Skrzyżowanie TWY D3 z TWY K – kołowanie z TWY D3 w TWY K i z TWY K w TWY D3 dostępne wyłącznie dla statków powietrznych z zewnętrznym rozstawem kół podwozia głównego (OMGWS) mniejszym niż 6 m.

Dla statków powietrznych z zewnętrznym rozstawem kół podwozia głównego (OMGWS) równym lub większym niż 6 m i mniejszym niż 9,54 m na skrzyżowaniu TWY D3 z TWY K podczas skrętu z TWY D3 w TWY K i z TWY K w TWY D3 obowiązuje wyłącznie holowanie z asystą skrzydłowego – kołowanie zabronione.

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

Na płytach postojowych: 1 (stanowiska postojowe 80, 82, 84), 2, 5A, 5B, 7A, 10 zobowiązuje się załogi do stosowania minimalnego ciągu podczas opuszczania stanowiska postojowego.

W przypadku zajmowania APN 10 załogi wykonujące kołowanie TWY LINK4 powinny stosować minimalny ciąg silników.

Ze względu na brak oznakowania poziomego dopuszcza się zwolnienie drogi startowej w krzyżującą się drogę startową za zgodą ATC (nie dotyczy operacji wykonywanych w warunkach ograniczonej widzialności LVP).

Zajmowanie RWY 15 z TWY D3 oraz zwalnianie RWY 33 w TWY D3 możliwe jest wyłącznie dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł mniejszej niż 36 m.

TWYs N1, N2, N3: one-way traffic – aircraft cannot enter the RWY for take-off.

A speed limit of 46 kt applies to turn-offs from RWY 11 onto TWY N3.

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

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

Taxiing under own power from the intersection of TWY U1 and TWY W from/onto the pre-hangar apron is prohibited.

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

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

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

Intersection of TWY D3 and TWY K – taxiing from TWY D3 to TWY K and from TWY K to TWY D3 only available for aircraft with an outer main gear wheel span (OMGWS) less than 6 m.

Aircraft with an outer main gear wheel span (OMGWS) of 6 m or greater and less than 9.54 m shall be towed at the intersection of TWY D3 and TWY K when turning from TWY D3 to TWY K and from TWY K to TWY D3 only with the attendance of a wingman - taxiing is prohibited.

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

Crews are obliged to use minimum thrust during exiting stands on aprons number 1 (stands 80, 82, 84), 2, 5A, 5B, 7A, 10.

In the event that APN 10 is occupied, crews taxiing via TWY LINK4 shall use minimum engine thrust.

Due to lack of markings a RWY may be exited into an intersecting RWY with the permission of ATC (it does not apply to low visibility operations LVP).

Entry into RWY 15 from TWY D3 and exit from RWY 33 into TWY D3 is possible only for ACFT with a wingspan of less than 36 m.

7 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA

7.1 POSTÓJ STATKÓW POWIETRZNYCH

Obowiązują następujące procedury/ograniczenia na stanowiskach postojowych:

Parkowanie na stanowiskach na APN 3 (z wyłączeniem stanowisk 2, 3A, 5A, 7A, 8, 25, 25L, 25R) wg wskazań A-VDGS lub wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

Parkowanie na pozostałych stanowiskach wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

11: wjazd na stanowisko możliwy tylko od strony północnej (nie dotyczy operacji holowania).

7 AIRCRAFT PARKING PROCEDURES

7.1 PARKING OF AIRCRAFT

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

Parking on stands on APN 3 (excluding stands 2, 3A, 5A, 7A, 8, 25, 25L, 25R) according to indications of the A-VDGS or marshaller's instructions.

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

11: entry to the stand available from the northern side only (not applicable to towing operations).

14L, 14R, 15L, 15R: odstęp bezpieczeństwa dla ACFT o rozpiętości skrzydeł od 24 m do 36 m (bez wartości 36 m) zmniejszony do 3 m - parkowanie wyłącznie wg wskazań A-VDGS.

15: odstęp bezpieczeństwa dla ACFT o rozpiętości skrzydeł od 52 m do 65 m (bez wartości 65 m) zmniejszony do 4,5 m - parkowanie wyłącznie wg wskazań A-VDGS.

47, 48, 201, 202, 203: stanowiska dostępne do obsługi ACFT wyłącznie od SR do SS. Po SS dopuszcza się wyłącznie operacje holowania bez możliwości wykonywania obsługi.

80, 82, 84: wjazd na stanowiska możliwy tylko od wschodu. Kołowanie do stanowisk trasą: TWY U następnie TWY W.

201, 202: stanowiska postojowe przeznaczone wyłącznie dla statków powietrznych o maksymalnej rozpiętości skrzydeł równej lub mniejszej niż 12 m, wyposażonych w silniki inne niż odrzutowe.

203: stanowisko przeznaczone wyłącznie dla śmigłowców.

1-11 i 13-25: obowiązuje wyłącznie procedura wypychania.

1-7, 9-11 i 13-24: dopuszcza się możliwość wypychania ACFT o rozpiętości skrzydeł do 29 m gdy w strefie wspólnej nachodzących się stanowisk stoi cysterna tankująca ACFT na sąsiednim stanowisku. Proces wymaga uzyskania zgody załogi ACFT na wypychanie ze zredukowaną separacją od przeszkód i zapewnionym skrzydłowym.

47, 48, 56-59, 61-63, 64-66, 75-76, 708-712, 81, 83, 85-88, 91-98: obowiązuje procedura wypychania lub power-back.

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

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

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

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

14L, 14R, 15L, 15R: safety clearance for ACFT with wing span of 24 up to 36 m (excluding the 36 m value) reduced to 3 m – parking under A-VDGS exclusively.

15: safety clearance for ACFT with wing span of 52 up to 65 m (excluding the 65 m value) reduced to 4.5 m - parking under A-VDGS exclusively.

47, 48, 201, 202, 203: stands available for servicing ACFT only from SR to SS. After SS, only towing operations are allowed and no servicing is possible.

80, 82, 84: entry to the stands available from the eastern side only. Taxiing via TWY U then TWY W.

201, 202: intended for use for aircraft of maximum wingspan equal to or less than 12 m, equipped with non-jet engines.

203: stand designated for helicopters only.

1-11 and 13-25: push-back procedure applies exclusively.

1-7, 9-11 and 13-24: it is allowed to push-back ACFT with a wingspan up to 29 m, when an ACFT refuelling tanker is standing at the adjacent position in the common area of overlapping stand. Process requires obtaining the ACFT crew permission for the push-back with the reduced separation from the obstacles and with the wingman provided.

47, 48, 56-59, 61-63, 64-66, 75-76, 708-712, 81, 83, 85-88, 91-98: push-back or power-back procedures apply.

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

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

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

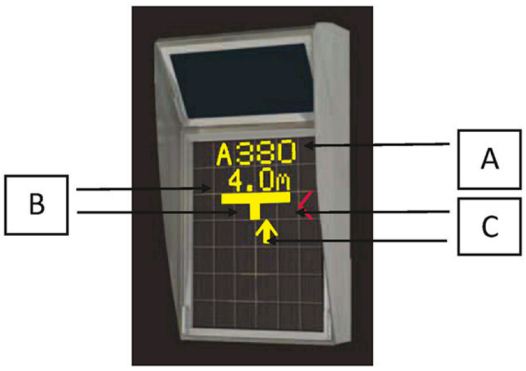
804-811: flight crews shall notify OKĘCIE GROUND of the necessity to exit a stand using TWY U3.

7.2 ZAAWANSOWANY WIZUALNY SYSTEM DOKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH (A-VDGS)

Stanowiska postojowe na APN 3 (z wyłączeniem stanowisk 2, 3A, 5A, 7A, 8, 25, 25L, 25R) wyposażone są w zaawansowany wizualny system dokowania statków powietrznych A-VDGS. Niektóre kolory i niektóre farby posiadające bardzo niski współczynnik odbicia promieniowania podczerwonego, mogą potencjalnie powodować słabą wykrywalność statku powietrznego. Informacje dotyczące procesu dokowania oraz zagrożeń w procedurze dokowania przekazywane są załogom samolotów na wyświetlaczu zainstalowanym na przedłużeniu linii centralnej kołowania wprowadzającej na stanowisko postojowe.

7.2 ADVANCED VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM (A-VDGS)

Aircraft stands on APN 3 (excluding stands 2, 3A, 5A, 7A, 8, 25, 25L, 25R) are equipped with the A-VDGS. Some colours having a very low infrared reflectance are likely to cause poor aircraft detection capability. Information regarding the docking process and risks in the docking procedure is provided to flight crews on a display mounted at the extension of the stand centre line.



A. WYŚWIETLACZ ALFANUMERYCZNY

A. ALPHANUMERIC DISPLAY

typ/type ACFT	typ samolotu (wybrany)	aircraft type (selected)
WAIT	weryfikacja typu ACFT lub testowanie systemu - konieczność zatrzymania ACFT	ACFT type verification or system test - ACFT to be stopped immediately
WAIT GATE BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - konieczność zatrzymania ACFT	blocking objects within the scanning range - ACFT to be stopped immediately
WAIT VIEW BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - konieczność zatrzymania ACFT	blocking objects within the scanning range - ACFT to be stopped immediately
SLOW	zbyt duża prędkość kołowania - zmniejsz prędkość	ACFT approach speed too fast for docking - reduce speed
TOO FAR	ACFT zatrzymany za wyznaczonym punktem	ACFT stopped too far past the stop position
typ/type ACFT i/and SLOW	złe warunki pogodowe	bad weather conditions
STOP	konieczność zatrzymania ACFT	ACFT to be stopped immediately
STOP ID FAIL	konieczność zatrzymania ACFT - błąd weryfikacji typu ACFT	ACFT to be stopped due to failed ACFT identification
STOP SBU	konieczność nagłego zatrzymania ACFT - awaria systemu lub utracone śledzenie lub zbyt duże odchylenie od linii centralnej	ACFT to be stopped immediately - system failure or lost tracking or aircraft far off the centre line
STOP następnie/next OK	ACFT zatrzymany w wyznaczonym punkcie	ACFT stopped in the correct position
Jednocześnie/simultaneously STOP OK	ACFT zatrzymany przed wyznaczonym punktem	ACFT stopped before the stop position

B. WSKAŹNIK LINII ŚRODKOWEJ I ODLEGŁOŚCI ACFT DO PUNKTU ZATRZYMANIA

Aktualna odległość ACFT do punktu zatrzymania podawana w metrach. Pole aktywowane, gdy ACFT znajduje się 30 metrów od punktu zatrzymania. W odległości 15 metrów od punktu zatrzymania dolne rzędy wskaźnika są sukcesywnie wyłączane. Pojedynczy rząd wskaźnika reprezentuje 0,3 metra odległości, jaka pozostała do punktu zatrzymania.

B. INDICATOR OF CENTRE LINE AND DISTANCE TO THE STOP POSITION

Current ACFT distance to the stop position expressed in metres. Field activated when the ACFT is 30 metres from the stop position. At a distance of 15 metres from the stop position, the lower rows are successively switched off. A single row of the indicator represents a distance of 0.3 metre remaining to the stop position.

C. POŁOŻENIE AZYMUTALNE

Technika laserowego skanowania pozwala na użycie systemu przez załogę z obydwu foteli. Wyświetlane są informacje o położeniu poprzecznym samolotu względem linii środkowej. Migające czerwone strzałki kierunkowe wskazują wymagany kierunek skrętu ACFT dla prowadzenia azymutalnego. Żółta strzałka obrazuje aktualne położenie ACFT względem linii środkowej kołowania.

C. AZIMUTH POSITION

Laser scanning technology allows the system to be used from both pilot positions. Information on aircraft transverse position in relation to the centre line is displayed. Flashing red arrows indicate the required ACFT turning direction for azimuth guidance. A yellow arrow indicates the current ACFT position in relation to the centre line.

7.2.1 RUTYNOWE CZYNNOŚCI PODCZAS DOKOWANIA PRZY UŻYCIU SYSTEMU

Sprawdzić czy na wyświetlaczu wyświetla się poprawny (żądany) typ ACFT.

Przesuwające się w górę pionowe żółte strzałki oznaczają, że system jest aktywny.

Kołować zgodnie z linią prowadzącą.

Wyświetlenie się pionowego wskaźnika linii środkowej oznacza przechwycenie ACFT przez system.

Obserwować czerwone strzałki kierunkowe oraz żółty wskaźnik i kierować ACFT zgodnie z kierunkiem wskazywanym przez położenie ACFT. Brak czerwonych strzałek kierunkowych oraz zrównanie wskaźnika położenia ACFT z żółtą linią środkową oznacza właściwą pozycję azymutalną.

7.2.1 ROUTINE TO BE FOLLOWED WHEN USING THE SYSTEM

Check that the correct (required) ACFT type is shown on the display.

Floating yellow vertical arrows indicate that the system is activated.

The lead-in line is to be followed.

The appearance of the vertical centre line indicator indicates that the ACFT has been identified by the system.

Observe the red azimuth guidance arrows and yellow indicator. Steer the ACFT in accordance with the direction indicated by the ACFT position. The absence of red azimuth guidance arrows and the alignment of ACFT position indicator with centre line indicate the correct azimuth position.

W odległości 30 metrów od punktu zatrzymania zostanie wyświetlona odległość do punktu zatrzymania w metrach.

W odległości 15 metrów od punktu zatrzymania system będzie wygaszał od dołu kolejne elementy pionowej żółtej linii środkowej.

Osiągnięcie przez ACFT prawidłowej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się na wyświetlaczu komunikatu STOP.

Gdy ACFT zatrzyma się w wyznaczonym punkcie, po kilku sekundach na wyświetlaczu pojawi się komunikat ”OK”.

EMERGENCY STOP: w przypadku pojawienia się napisu STOP konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie samolotu.

7.2.2 PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA

Operacje dokowania przy wykorzystaniu A-VDGS prowadzone są pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

W przypadku zauważenia zagrożenia lub nieprawidłowości w działaniu systemu, przerywa się procedurę dokowania, wciskając przycisk Emergency Stop. System wyświetli komendę STOP. Należy natychmiast zatrzymać ACFT.

Sygnały przekazywane przez koordynatora ruchu naziemnego muszą być traktowane przez pilota jako nadrzędne w stosunku do informacji przekazywanych przez A-VDGS.

Nie można kołować na stanowisko postojowe, jeżeli:

- system dokowania nie pokazuje żółtych strzałek poruszających się pionowo w górę i właściwego typu samolotu, lub
- system dokowania nie pokazuje prawidłowego typu statku powietrznego naprzemiennie z komunikatem SLOW, lub
- na stanowisku postojowym brak jest koordynatora ruchu naziemnego.

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

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

Pojawienie się komunikatu WAIT oznacza konieczność chwilowego zatrzymania ACFT. Kontynuowanie kołowania na stanowisku może nastąpić po przejściu systemu w tryb przechwytywania bądź tryb naprowadzania.

W przypadku gdy na wyświetlaczu nie są wyświetlane żadne komunikaty, oznacza to awarię systemu dokowania. Należy natychmiast zatrzymać ACFT.

Nie można kontynuować kołowania poza kabinę rękawa pasażerskiego, jeżeli na wyświetlaczu nie jest wyświetlony wskaźnik linii środkowej.

7.3 INNE OGRANICZENIA

W przypadku wystąpienia burzy w promieniu 5 km od lotniska obowiązuje alternatywna procedura ustawiania statków powietrznych na stanowiskach postojowych niewyposażonych w zaawansowany wizualny system dokowania statków powietrznych (A-VDGS). Załoga statku powietrznego zobowiązana jest do postępowania według instrukcji koordynatora ruchu naziemnego, podawanych przy pomocy komunikatów zamieszczonych na tablicy świetlnej pojazdu FOLLOW ME lub drogą radiową za pośrednictwem TWR. Sygnały ręczne nie będą przekazywane.

8 PROCEDURA POWER-BACK

At a distance of 30 metres from the stop position, the distance to the stop position in metres will be displayed.

At a distance of 15 metres from the stop position, the system will be switching off successive elements of the vertical yellow centre line.

Reaching the correct stop position is indicated by displaying a STOP message.

When the ACFT stops in the correct position, the display will show an OK message after a few seconds.

EMERGENCY STOP: when a STOP message appears, the aeroplane is to be stopped immediately.

7.2.2 SAFETY PROCEDURES DURING DOCKING

Docking operations using the A-VDGS are carried out with marshalling assistance.

In case a hazard or malfunction of the system is observed, the docking procedure shall be stopped by pressing the Emergency Stop button. The system will display a STOP message. The ACFT is to be stopped immediately.

Signals given by the marshaller must be considered by the pilot superior to information indicated by the A-VDGS.

The docking procedure is not allowed if:

- the docking system does not display yellow arrows moving vertically upwards and an appropriate aircraft type, or
- the docking system does not display an appropriate aircraft type with a SLOW message, or
- the marshaller is not present at the stand.

In the event of A-VDGS failure or at the pilot’s request, the docking of the aeroplane on a stand equipped with the system may be carried out with marshalling assistance.

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

The display of a WAIT message indicates the necessity to stop the ACFT temporarily. The ACFT may continue the docking operation when the system has switched to the capture or guiding mode.

No message shown on the display indicates a failure of the docking system. The ACFT is to be stopped immediately.

The docking operation must not proceed beyond the air bridge cabin if the centre line indicator is not displayed.

7.3 OTHER RESTRICTIONS

If a thunderstorm occurs within a radius of 5 km from the aerodrome, an alternative procedure for aircraft parking arrangement on stands not equipped with the Advanced Visual Docking Guidance System (A-VDGS) applies. The aircraft crew is obliged to follow the marshaller's instructions given in the form of messages displayed by the FOLLOW ME vehicle or transmitted via the TWR by radio. Hand signals shall not be used.

8 POWER-BACK PROCEDURE

Wykonywanie operacji power-back dopuszczone jest na wszystkich stanowiskach postojowych z wyjątkiem stanowisk od 1-11 oraz 13-25 (APN 3).

Rozpoczęcie procedury power-back możliwe jest po uzyskaniu zezwolenia OKĘCIE GROUND oraz zgody FOLLOW ME.

Operacja power-back może być przeprowadzona wyłącznie w asyście koordynatora FOLLOW ME.

Power-back operations are allowed at all ACFT stands excluding stands 1-11 and 13-25 (APN 3).

Power-back is possible after receiving permission of OKĘCIE GROUND and FOLLOW ME acceptance.

Power-back is possible only with FOLLOW ME coordinator assistance.

9 PROCEDURY DOTYCZĄCE ODLADZANIA SAMOLOTÓW

Odladzanie ACFT może być realizowane wyłącznie przez agenta obsługi naziemnej posiadającego stosowne uprawnienia.

Odladzanie ACFT dozwolone tylko na płytach postojowych 7A, 10 (stanowiska 55L, 55, 55R) i 13.

W pierwszej kolejności należy zgłosić potrzebę odladzania swojemu agentowi handlingowemu.

Potrzebę odladzania należy zgłosić podczas prośby o zezwolenie ATC do OKĘCIE DELIVERY – FREQ 121.605 MHz.

Prośbę o zgodę na uruchomienie silników/wypychanie należy zgłosić OKĘCIE GROUND – FREQ 121.905 MHz – dopiero gdy statek powietrzny będzie całkowicie przygotowany (wszyscy pasażerowie na pokładzie, drzwi zamknięte, ciągnik podłączony, jeśli wymagany).

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

Wkołowywanie na stanowiska do odladzania tylko w asyście FOLLOW ME.

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

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

TWR OKĘCIE wyznacza płytę do odladzania w użyciu i wyznacza kolejkę statków powietrznych do odladzania.

9 AEROPLANES DE-ICING PROCEDURES

ACFT de-icing may only be carried out by a ground handling agent with appropriate authorisation.

De-icing of ACFT allowed only on aprons 7A, 10 (stands 55L, 55, 55R) and 13.

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

Report the necessity for de-icing when requesting ATC clearance to OKĘCIE DELIVERY – FREQ 121.605 MHz.

For start-up/push back contact OKĘCIE GROUND – FREQ 121.905 MHz – only when completely ready (all passengers on board, doors closed, tug connected if required).

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

Enter de-icing stands only with FOLLOW ME guidance.

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

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

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

10 DOSTĘPNOŚĆ LOTNISKA DLA LOTÓW SPECJALNYCH

NIL

10 AERODROME AVAILABILITY FOR SPECIAL FLIGHTS

NIL

11 KRYTYCZNE TYPY STATKÓW POWIETRZNYCH

Lotnisko Chopina w Warszawie może być wykorzystane przez niżej wymienione typy samolotów o literze kodu F do wykonywania lotów handlowych oraz wykorzystania jako lotnisko zapasowe wyłącznie po uzyskaniu zgody zarządzającego lotniskiem. Wymóg uzyskania wcześniejszej zgody nie dotyczy sytuacji awaryjnych. Poniższe zapisy mają zastosowanie w przypadku operacji lotniczych wykonywanych przez następujące statki powietrzne: Airbus 380-800, Antonov AN-124-100, Boeing 747-8, Lockheed C5A/B Galaxy.

Do obsługi samolotów o literze kodu F priorytetowo wykorzystywana jest RWY 15/33. Zapewnia ona większą szerokość oraz długość, a powiązana sieć dróg kołowania umożliwia bezpieczne kołowanie przy zastosowaniu manewrów oversteering. W przypadku braku dostępności RWY 15/33 lub ze względu na warunki atmosferyczne, istnieje możliwość wykorzystania RWY 11/29.

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

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

11 CRITICAL AIRCRAFT TYPES

Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome may be used by the below-mentioned aircraft types of code letter F for conducting commercial flights and as an alternate aerodrome only after obtaining the approval of AD Administrator. The requirement for prior approval does not apply to emergency situations. The following regulations may be applied in case of flight operations carried out by the given aircraft: Airbus 380-800, Antonov AN-124-100, Boeing 747-8, Lockheed C5A/B Galaxy.

For maintenance of code letter F aeroplanes, RWY 15/33 is used as a priority. It provides greater width and length, and the connected TWY network allows safe taxiing with the use of oversteering manoeuvres. If there is no access to RWY 15/33 or due to weather conditions, it is possible to use RWY 11/29.

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

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

TWY dostępne do kołowania dla samolotów o literze kodu F oznaczono na mapie AD 2 EPWA 5-1. Kołowanie po TWY odbywa się w asyście FOLLOW ME.

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

Na czas kołowania/wypychania samolotu do/ze stanowisk postojowych nr 10 oraz 702 zostaje wprowadzona blokada dróg dojazdowych/ serwisowych zlokalizowanych w sąsiedztwie tych stanowisk.

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

Na stanowiskach 10, 61, 64, 65, 66, 74 obowiązuje procedura wypychania. Zajęcie stanowisk postojowych nr 74 i 702 odbywa się odpowiednio z TWY A1 oraz TWY A3. W przypadku, gdy ww. stanowiska będą niedostępne, Zarządzający lotniskiem wskaże alternatywne miejsce postoju z zachowaniem niezbędnych warunków bezpieczeństwa oraz z uwzględnieniem konieczności zapewnienia możliwości obsługi naziemnej samolotu.

TWYs available for taxiing of code letter F aeroplanes are depicted on chart AD 2 EPWA 5-1. Taxiing on TWY is carried out with FOLLOW ME assistance.

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

During taxiing/push-back of aeroplane to/from parking stands No 10 and 702 access/service roads located in the vicinity of these stands are blocked.

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

Push-back procedure is mandatory on stands 10, 61, 64, 65, 66, 74. Parking on stands No 74 and 702 is carried out from TWY A1 and TWY A3 respectively. When the aforementioned stands are unavailable, the aerodrome operator shall indicate an alternative parking place with the necessary safety conditions and taking into account the necessity for the provision of ground handling of aircraft.

12 INNE WYMAGANIA

Wszyscy użytkownicy lotniska, w tym załogi lotnicze oraz personel obsługowy wykonujący czynności w strefie operacyjnej lotniska, mają obowiązek używania ubioru ochronnego koloru jaskrawego z elementami odblaskowymi obejmującego górną część tułowia lub kamizelki ostrzegawczej.

Przewoźnicy są zobowiązani do upewnienia się, czy agent handlingowy dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu samolotu. W przypadku braku potwierdzenia statek powietrzny musi być wyposażony we własny dyszel holowniczy.

12 OTHER REQUIREMENTS

All aerodrome users including flight crews and maintenance staff carrying out the activities within the aerodrome operating area are obliged to wear bright coloured protective clothing with reflective elements in the part of upper torso or warning vest.

Carriers are obliged to ensure that the handling agent has a suitable tow bar for the particular aeroplane type. Otherwise an aircraft must be equipped with its own towing bar.

13 PROCEDURY ICE SHEDDING

Przy pierwszym nawiązaniu łączności z Okęcie DELIVERY załogi statków powietrznych zgłaszają zamiar wykonania procedury typu ice shedding.

Podczas kołowania załogi powinny informować ATC o konieczności przeprowadzenia procedury ice shedding – czy to ze względu na warunki pogodowe, czy też po upływie wymaganego czasu.

Okęcie GROUND wyznacza miejsce do przeprowadzenia procedury ice shedding w oparciu o sytuację operacyjną na lotnisku.

Wykonanie procedury ice shedding na drogach kołowania jest możliwe tylko w wyznaczonych do tego miejscach. Na drodze kołowania załoga może użyć do 70% mocy silników. Przeprowadzenie procedury ice shedding uwarunkowane jest koniecznością utrzymywania statku powietrznego na linii środkowej drogi kołowania.

Na drodze startowej procedura ice shedding jest dozwolona bez ograniczeń parametru N1, lecz wyłącznie po zgłoszeniu takiej prośby do ATC **PRZED** zajęciem drogi startowej przez statek powietrzny.

Tymczasowe miejsce do przeprowadzenia procedury ice shedding może zostać wyznaczone wyłącznie w wyjątkowych okolicznościach i za zgodą ATC.

Miejsca dostępne do procedury ice shedding zostały oznaczone na mapie AD 2 EPWA 5-3.

Poniżej znajduje się wykaz dostępnych miejsc do przeprowadzenia procedury ice shedding (pozycja IS):
Uwaga: Procedurę można przeprowadzić wyłącznie po uzyskaniu zgody ATC.

1. TWY A1 przed TWY U1 w kierunku północnym (pozycja IS nr 1/IS 1);
2. TWY A3 przed TWY Z1 w kierunku południowym (pozycja IS nr 2/ IS 2);

13 ICE SHEDDING PROCEDURES

On initial contact with Okęcie DELIVERY, flight crews report their intention to perform an ice shedding procedure.

During taxi crews shall inform ATC when ice shedding is required, either due to weather conditions or after the obligatory time interval has elapsed.

Okęcie GROUND assigns ice shedding position based on the operational situation at the aerodrome.

Ice shedding procedure on taxiways may only be carried out in designated locations. On a taxiway, crews may use up to 70% engine power. Performing ice shedding procedure is subject to maintaining the aircraft on the taxiway centre line.

On the runway, the ice shedding procedure is allowed without N1 limitation but only after request to ATC expressed **BEFORE** line-up.

A temporary ice shedding position may be designated only in exceptional circumstances and with ATC clearance.

Designated ice shedding positions have been marked on the AD 2 EPWA 5-3 chart.

Below is a list of ice shedding positions available (IS position):
Remark: Ice shedding procedure can be performed only after ATC clearance.

1. Facing north on TWY A1 before TWY U1 (IS position No 1/IS 1);
2. Facing south on TWY A3 before TWY Z1 (IS position No 2/IS 2);

3. TWY E2 przed TWY R w kierunku wschodnim (pozycja IS nr 3/IS 3);
4. TWY E2 przed TWY LINK 3 w kierunku wschodnim (pozycja IS nr 4/IS 4);
5. TWY E2 przed TWY LINK 4 w kierunku wschodnim (pozycja IS nr 5/IS 5);
6. TWY E2 przed TWY R w kierunku zachodnim (pozycja IS nr 6/IS 6);
7. TWY E2 przed TWY M3/N1 w kierunku zachodnim (pozycja IS nr 7/IS 7);
8. TWY A6 przed TWY G w kierunku południowym (pozycja IS nr 8/IS 8);
9. TWY A6 przed TWY L w kierunku południowym (pozycja IS nr 9/IS 9);
10. TWY A8 na wysokości stanowiska postojowego nr 66 w kierunku południowym (pozycja IS nr 10/IS 10);
11. TWY A8 przed TWY L w kierunku północnym (pozycja IS nr 11/IS 11);
12. TWY A6 przed TWY G w kierunku północnym (pozycja IS nr 12/IS 12);
13. TWY A5 przed RWY 11/29 w kierunku północnym (pozycja IS nr 13/IS 13);
14. TWY D3 przed RWY 15/33 w kierunku północnym (pozycja IS nr 14/IS 14);
15. TWY D3 przed RWY 11/29 w kierunku południowym (pozycja IS nr 15/IS 15);
16. TWY C1 na wysokości RWY 11/29 w kierunku zachodnim (pozycja IS nr 16/IS 16).

3. Facing east on TWY E2 before TWY R (IS position No 3/IS 3);
4. Facing east on TWY E2 before TWY LINK 3 (IS position No 4/IS 4);
5. Facing east on TWY E2 before TWY LINK 4 (IS position No 5/IS 5);
6. Facing west on TWY E2 before TWY R (IS position No 6/IS 6);
7. Facing west on TWY E2 before TWY M3/N1 (IS position No 7/IS 7);
8. Facing south on TWY A6 before TWY G (IS position No 8/IS 8);
9. Facing south on TWY A6 before TWY L (IS position No 9/IS 9);
10. Facing south on TWY A8 abeam aircraft stand No 66 (IS position No 10/IS 10);
11. Facing north on TWY A8 before TWY L (IS position No 11/IS 11);
12. Facing north on TWY A6 before TWY G (IS position No 12/IS 12);
13. Facing north on TWY A5 before RWY 11/29 (IS position No 13/IS 13);
14. Facing north on TWY D3 before RWY 15/33 (IS position No 14/IS 14);
15. Facing south on TWY D3 before RWY 11/29 (IS position No 15/IS 15);
16. Facing west on TWY C1 abeam RWY 11/29 (IS position No 16/IS 16).

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

1 PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE

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

Doloty:
1. RWY 33, 2. RWY 11, 3. RWY 15, 4. RWY 29.
Odloty:
1. RWY 29, 2. RWY 15, 3. RWY 33, 4. RWY 11.

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

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

1 NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

The following noise abatement runway preference system has been established for Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome:

Arrivals:
1. RWY 33, 2. RWY 11, 3. RWY 15, 4. RWY 29.
Departures:
1. RWY 29, 2. RWY 15, 3. RWY 33, 4. RWY 11.

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

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

a. if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice or water, or by mud, rubber, oil or other substances;

a. jeżeli droga startowa nie jest czysta i sucha, to jest ujemnie oddziałuje na nią pokrycie: śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;

b. przy lądowaniu w warunkach, gdy pułap chmur jest niższy niż 150 m nad wzniesieniem lotniska albo do startu lub lądowania, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1,9 km;

c. gdy składowa wiatru bocznego, włączając porywy przekracza 28 km/h;

d. gdy składowa wiatru tylnego, włączając porywy przekracza 9 km/h;

e. kiedy został podany lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty.

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

b. for landing in conditions when the ceiling is lower than 150 m above aerodrome elevation or for take-off or landing when the horizontal visibility is less than 1.9 km;

c. when the cross-wind component, including gusts, exceeds 28 km/h;

d. when the tail-wind component, including gusts, exceeds 9 km/h;

e. when wind shear has been reported or forecast or when thunderstorms are expected to affect the approaches or departures.

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

2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU

Operatorzy statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze na Lotnisku Chopina w Warszawie zobowiązani są do obligatoryjnego stosowania procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP 1), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom I - Procedury lotu, część I, dział 7, w godzinach 2100-0500 (2000-0400) oraz rekomenduje się jej stosowanie w pozostałej części dnia.

2 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Operators of aircraft conducting flight operations at Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome shall follow noise abatement procedures while climbing during the departure (NADP1) 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 between 2100-0500 (2000-0400) and it is recommended to follow these procedures for the rest of the day.

3 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

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

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

Technika CDA:

1. Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemienia.

2. Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.

3. Na 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 lub instrukcje ATC.

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

• 25 NM lotu do strefy przyziemienia, zniżaj się kiedy będziesz gotowy.

• Oczekuj zakrętu do pozycji po trzecim po/przed/pomiędzy WPT.

• Oczekuj pełnej procedury.

3 CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

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

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

CDA technique:

1. Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within up to 25 track miles to touchdown.

2. Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.

3. At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

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

• 25 track miles to touchdown, when ready descend.

• Expect base leg after/before/between WPT.

• Expect full procedure.

4 WYKONYWANIE LOTÓW W GODZINACH 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)]

4.1. Na Lotnisku Chopina w Warszawie obowiązują ograniczenia w wykonywaniu operacji lotniczych w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

4.2. Wykonywanie lotów szkolnych, próbnych oraz technicznych jest w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] zabronione.

4.3. Zaleca się ograniczenie stosowania odwracania ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)]. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

4.4. Zaleca się nieplanowanie operacji lotniczych rozkładowych, nierozkładowych i ad-hoc w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

4.5. W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] dopuszcza się wykonywanie operacji lotniczych jedynie przez statki powietrzne certyfikowane w zakresie hałasu zgodnie z rozdziałem 3, 4, 5, 10 i 14 Załącznika 16 ICAO tom I.

4.6. Ograniczenia w wykonywaniu lotów w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] nie dotyczą statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych i lotów humanitarnych.

[1)] Patrz GEN 2.1.

4 CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)]

4.1. At Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome, aircraft movements are restricted between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

4.2. Training, test and technical flights are prohibited between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

4.3. Except for emergency situations, landing aircraft are recommended to reduce the application of reverse thrust between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

4.4. It is recommended to avoid planning scheduled, not scheduled, and ad-hoc aircraft movements between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)].

4.5. Between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] aircraft movements are permitted only for aircraft with noise certification in accordance with ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3, 4, 5, 10 and 14.

4.6. The restrictions on flights between 2100-0500 (2000-0400) UTC[1)] do not apply to aircraft on state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.

[1)] See GEN 2.1.

5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

5.1. Zarządzający Lotniskiem Chopina w Warszawie prowadzi ciągłe pomiary hałasu lotniczego w środowisku.

System monitorowania hałasu lotniczego składa się z:

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

Lokalizacja stałych punktów pomiarowych systemu monitorowania hałasu lotniczego:

5 MONITORING THE AVIATION NOISE

5.1. The Administrator of Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome permanently monitors the aviation noise emitted into the environment.

The Aviation Noise Monitoring System consists of:

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

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

Nr punktu Point No	Nazwa Name	RWY	Odległość od RWY (KM) Distance from RWY (KM)	Współrzędne Coordinates
1.	ZAŁUSKI	11	1.08	521031.7N 0205557.2E
2.	PIASECZNO	33	9.00	520425.3N 0210139.5E
3.	MYSIADŁO	33	6.55	520551.6N 0210135.7E
4.	ONKOLOGIA	29	3.75	520847.2N 0210159.9E
5.	MERAL	15	3.19	521208.4N 0205548.2E
6.	17 STYCZNIA	15	1.28	521054.7N 0205826.8E
7.	KOSSUTHA	15	7.35	521415.7N 0205430.4E
8.	URSUS	11	4.53	521127.9N 0205319.9E
9.	ZAMIENIE	33	3.87	520653.6N 0205827.4E
10.	PIASTÓW	11	6.99	521129.6N 0205059.0E

5.2. Zarządzający Lotniskiem Chopina w Warszawie prowadzi rejestr świadectw zdatności w zakresie hałasu dla statków powietrznych wykonujących operacje do/z Lotniska Chopina w Warszawie.

5.3. Wszyscy operatorzy cywilnych statków powietrznych operujący do/z Lotniska Chopina w Warszawie zobowiązani są do jednorazowego dostarczenia ważnego i potwierdzonego przez władze lotnicze właściwe dla kraju operatora świadectwa zdatności w zakresie hałasu dla każdego statku powietrznego, który będzie wykonywał operacje lotnicze do/z Lotniska Chopina w Warszawie.

5.4. Kopie świadectw, o których mowa powyżej oraz wszelkie zmiany do nich należy przesyłać pocztą elektroniczną na adres:
aerosales.invoicing@ppl.pl

5.5. Świadectwo zdatności w zakresie hałasu, o którym mowa w punkcie 2.21.5.2 powinno zawierać w szczególności:

- nazwę władz wystawiających certyfikat,
- typ statku powietrznego,
- znaki rejestracyjne statku powietrznego,
- maksymalną masę startową statku powietrznego,
- informacje o rozdziale części II tomu 1 Załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, według którego certyfikowany był statek powietrzny,
- poziomy hałasu zmierzone w punktach referencyjnych wyrażone w EPNdB,
- dopuszczalne poziomy hałasu w punktach referencyjnych wyrażone w EPNdB,
- data wystawienia certyfikatu.

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

5.2. The Administrator of Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome keeps noise certificate records of aircraft operating to/from Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome.

5.3. All operators of civil aircraft operating to/from Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome are obliged for single submission of a valid noise certificate for each aircraft operating to/from Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome; such a certificate shall be confirmed by an appropriate aviation authority of the aircraft operator's state.

5.4. Copies of the aforementioned certificates and any amendments thereto shall be sent by e-mail to:
aerosales.invoicing@ppl.pl

5.5. The noise certificate referred to in point 2.21.5.2 hereinabove shall include in particular:

- authority issuing the certificate,
- aircraft type,
- aircraft registration marks,
- aircraft maximum take-off mass,
- information on chapter of Part II, Vol. 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation according to which the aircraft was certified,
- noise levels measured in reference points and expressed in EPNdB,
- allowed noise levels in reference points, expressed in EPNdB,
- date of issue.

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

EPWA AD 2.22 PROCEDURY LOTU
EPWA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

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

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

APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT

In order to facilitate air traffic within the Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome Terminal Control Area (WARSZAWA TMA) the air traffic control unit executing Approach Control function will use non-metric units of measurement as follows:

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

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

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

1 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Nawiązanie łączności z WARSZAWA ZBLIŻANIE może nastąpić dopiero po otrzymaniu takiej instrukcji od TWR.

1 ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF

Transfer to WARSZAWA APPROACH frequency shall be done only on TWR instruction.

2 PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA WARSZAWA

Obowiązuje ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych dolatujących do Lotniska Chopina w Warszawie.

Jeżeli właściwy organ kontroli ruchu lotniczego nie przekazał innych instrukcji, załogi statków powietrznych wykonujące lot zgodnie ze STAR, są obowiązane do ograniczenia prędkości wskazanych na mapach STAR.

Przestrzeganie prędkości przydzielonych przez ATC jest obowiązkowe. Piloci powinni zazwyczaj spodziewać się następujących ograniczeń prędkości:
220 kt od pozycji oczekiwania i w początkowej fazie podejścia;
od 220 kt do 180 kt na pozycji base/wektorowanie do podejścia końcowego;
od 180 kt do 160 kt po ustabilizowaniu w podejściu końcowym, a następnie 160 kt do 4 FINAL.

Prędkości te są stosowane w celu separacji ATC. W przypadku wydania nowej (niezwiązanej z prędkością) instrukcji ATC (np. instrukcji zniżania w ILS) piloci są zobowiązani nadal utrzymywać wcześniej przydzieloną prędkość.

Wszystkie ograniczenia prędkości muszą być przestrzegane tak dokładnie, jak to możliwe. Załogi ACFT, które nie są w stanie dostosować się do tych prędkości, muszą poinformować ATC i określić, jakie prędkości mogą być używane. W celu zachowania dokładnych odległości na prostej, piloci są proszeni o dostosowanie się do korekt prędkości tak szybko, jak jest to możliwe w ramach ich własnych ograniczeń operacyjnych.

Piloci powinni niezwłocznie powiadomić ATC, jeśli okoliczności wymagają zmiany prędkości ze względu na osiągi ACFT.

2 SPEED REDUCTION PROCEDURE FOR WARSZAWA TMA

General speed reduction procedure is mandatory for aircraft inbound to Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome.

If an appropriate ATC unit did not instruct otherwise, flight crews performing flight in compliance with the STAR procedures are obliged to reduce speed indicated on STAR charts.

Adherence to speeds assigned by ATC is mandatory. Pilots should typically expect the following speed restrictions:
220 kt from the holding fix during the initial approach phase;
between 220 kt and 180 kt on base leg/closing heading to final approach;
between 180 kt and 160 kt when established on final approach and thereafter 160 kt to 4 FINAL.

These speeds are applied for ATC separation purposes. In the event of a new (non speed related) ATC instruction being issued (e.g. an instruction to descend on ILS) pilots shall continue to maintain the previously assigned speed.

All speed restrictions are to be flown as accurately as possible. Crews of ACFT unable to conform to these speeds must inform ATC and state what speeds can be used. In the interests of accurate spacing, pilots are requested to comply with speed adjustments as promptly as is feasible within their own operational constraints.

Pilots should advise ATC immediately if circumstances necessitate a change of speed for ACFT performance reasons.

3 LOTY SZKOLNE, TECHNICZNE I LOTY WYKONYWANE W RAMACH PRAC LOTNICZYCH

Loty szkolne w CTR WARSZAWA/Okęcie oraz w TMA WARSZAWA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

Załogi zainteresowane wykonaniem lądowania w trybie automatycznym, poza obowiązywaniem LVP, powinny podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania “Request autoland”. W takim przypadku ochrona sygnału ILS może nie być zapewniona do samego przyziemienia.

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

Loty fotogrametryczne - patrz ENR 1.1.

3 TRAINING, TECHNICAL AND AERIAL WORK FLIGHTS

Training flights within the WARSZAWA/Okęcie CTR and within the WARSZAWA TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

Crews willing to perform an automatic landing, except where an LVP is in force, should use the phrase “Request autoland” when first establishing contact with approach control. In such case, ILS signal coverage may not be guaranteed up to the touchdown.

Technical flights including inspection flights within the WARSZAWA/Okęcie CTR and/or WARSZAWA TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

Photogrammetrical surveying flights - see ENR 1.1.

4 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA WARSZAWA zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.

4 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the WARSZAWA TMA radar approach control service is provided.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA WARSZAWA podane są na mapie minimalnych wysokości dozorowania ATC – patrz strona ENR 6.3.6-1.

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

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

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.

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

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.

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 FL180 powinny składać plan lotu z pominięciem restrykcji wysokościowych na REP NIPUS. Załogi powinny zgłaszać niestandardowy odlot przed uruchomieniem silników.

Standardową procedurą po nieudanym podejściu dla podejść z widocznością jest procedura po nieudanym podejściu dla podejścia według wskazań przyrządów używanego w danym momencie (opisanego w ATIS).

Zakłada się, że statki powietrzne po starcie są zidentyfikowane przez TWR, chyba, że organ ATC poinformował inaczej.

Na Lotnisku Chopina w Warszawie stosowane są zmniejszone separacje na RWY.

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

Minimum Radar Vectoring Altitudes within the WARSZAWA TMA are shown on ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – see page ENR 6.3.6-1.

Within the WARSZAWA TMA RNAV 1 SID and STAR procedures are introduced, covering all RWYs of Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome. RNAV STAR procedures cover also initial and intermediate segments of instrument approach procedures for RWY 11, 15, 29 and 33 and end at FAF/FAP positions.

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

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

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

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

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

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

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

Flights departing from EPWA aerodrome via SID EVINA with cruising level below FL180 should file SID EVINA disregarding level restriction at REP NIPUS. Air crews should request none-standard departure before start-up.

Standard missed approach procedure for visual approach is the same as standard missed approach published for currently broadcasted type of approach in ATIS information.

It is assumed that ACFT after departure are identified by TWR, unless ATC informs otherwise.

Reduced RWY Separation Minima are applied at Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome.

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.

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.

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

STATKI POWIETRZNE NIEDOPUSZCZONE DO WYKONYWANIA OPERACJI RNAV 1:

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.

4.2 PODEJŚCIE Z KRĄŻENIEM

Podejścia z krążeniem są niedozwolone.

5 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

Wykaz punktów VFR dla Lotniska Chopina w Warszawie:

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 FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:

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.

4.2 CIRCLING APPROACH

Circling approaches are prohibited.

5 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

List of VFR points for Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
ALFA	520348N 0204436E	Magazyn w m. Siestrzeń Warehouse in Siestrzeń
BRAVO	521103N 0203650E	Fabryka w m. Błonie Factory in Błonie
DELTA	522036N 0211340E	m. Wołomin Wołomin
ECHO	521054N 0205910E	Skrzyżowanie ul. Marynarskiej i trasy S79 Intersection of Marynarska Street and S79 expressway
FOXTROT	521539N 0204408E	Skrzyżowanie dróg 1 km na północ od miejscowość Borzęcin Duży Road intersection 1 km north of Borzęcin Duży
GOLF	515927N 0211405E	Most drogowy w m. Góra Kalwaria Road bridge in Góra Kalwaria town
JULIETT	522240N 0205500E	m. Jabłonna Jabłonna
KILO	520529N 0211415E	Oczyszczalnia w m. Karczew Sewage treatment plant in Karczew
LUQIQ	522040N 0205515E	Zadrzewiona wyspa na Wiśle Wooded island on Vistula River
MIKE	521322N 0211500E	Skrzyżowanie w m. Zakręt Intersection in Zakręt
MULZA	521533N 0203926E	1,5 km na zachód od m. Zaborów 1.5 km west of Zaborów
NOVEMBER	521303N 0210550E	Most Siekierkowski Siekierkowski bridge
OSCAR	521151N 0210306E	Węzeł ul. Czerniakowska Joint at Czerniakowska street
PAPA	521817N 0210502E	Centrum handlowe (skrzyżowanie Toruńskiej z Radzymińską) Shopping centre (intersection of Toruńska and Radzymińska streets)
ROMEO	520806N 0205322E	Centrum handlowe Janki Shopping centre (Janki)
TANGO	515814N 0205001E	Fabryka w m. Tarczyn Factory in Tarczyn
WHISKEY	520925N 0205659E	Wieża radaru Radar tower
X-RAY	520631N 0204951E	PTAK Warsaw EXPO PTAK Warsaw EXPO
ZULU	521725N 0210039E	Żerań terminal kolejowy Żerań rail terminal

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR WARSZAWA/Okęcie:
ALFA, BRAVO, ECHO, GOLF, KILO, MIKE, NOVEMBER, OSCAR, ROMEO, TANGO, WHISKEY, X-RAY, ZULU.

5.1. Doloty i odloty VFR (patrz AD 2 EPWA 13-1 i 13-3) do/z Lotniska Chopina w Warszawie mogą się odbywać po jednej z następujących tras VFR:

Trasa A-X-R-W: Od zabudowań magazynowych w miejscowości Siestrzeń - punkt **ALFA** wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 045°) - punkt **X-RAY** następnie wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt

List of VFR navigation points used for arrival/departure to/from the WARSZAWA/Okęcie CTR:
ALFA, BRAVO, ECHO, GOLF, KILO, MIKE, NOVEMBER, OSCAR, ROMEO, TANGO, WHISKEY, X-RAY, ZULU.

5.1. VFR arrivals and departures (see AD 2 EPWA 13-1 and 13-3) to/from Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome may be conducted along the following VFR routes:

A-X-R-W Route: From warehouse buildings in Siestrzeń town - point **ALFA** fly along road E67 (national road No 8) to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 045°) - **X-RAY** point, then fly to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point, then turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY**.

ROMEO, następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY**.

Trasa B-X-R-W: Od fabryki w południowej części Błonia - punkt **BRAVO** wykonywać lot aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 115°) - punkt **X-RAY** następnie skręcić w lewo i wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8), aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO**, następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY**.

Trasa T-X-R-W: Od fabryki na południe od Tarczyna - punkt **TANGO** wykonywać lot wzdłuż aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 354°) - punkt **X-RAY**, następnie wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO**, następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY**.

Trasa G-K-N-O-E[*)]: Od mostu drogowego na Wiśle - punkt **GOLF**, wzdłuż rzeki Wisły do oczyszczalni ścieków w Karczewie (kierunek magnetyczny 357°) - punkt **KILO**, dalej wzdłuż Wisły do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 322°) - punkt **NOVEMBER**, tam wykonać zakręt w lewo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR**, następnie w kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO**. Lot należy wykonywać z ominięciem strefy EPP9 (Warszawa).

Trasa M-N-O-E[*)]: Od skrzyżowania w miejscowości Zakręt - punkt **MIKE** wykonać lot do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 262°) - punkt **NOVEMBER**, tam wykonać zakręt w lewo, dalej lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR**, następnie w kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO**.

Trasa Z-N-O-E[*)]: Od terminala kolejowego Żerań - punkt **ZULU**, nad prawą linią brzegową rzeki Wisły oraz (o ile warunki meteorologiczne na to zezwalają) na wysokości min. 1600 ft AMSL do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 140°) - punkt **NOVEMBER**, tam wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR**, NW kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO**.

[*)] Za wyjątkiem lotów lotnictwa państwowego, lotów specjalnych (GARDA, HOSP, HEMS, FFR, SAR) oraz zwolnionych z tego obowiązku (np. oblot gazociągu) na podstawie decyzji Prezesa ULC, trasa N-O-E dostępna jest wyłącznie dla statków powietrznych startujących lub lądujących na Lotnisku Chopina w Warszawie.

B-X-R-W Route: From the factory in the southern part of Błonie town - **BRAVO** point fly to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 115°) - **X-RAY** point, then turn left and fly along road E67 (national road No 8) to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point, next turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY**.

T-X-R-W Route: From the factory south of Tarczyn town - point **TANGO** fly to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 354°) - **X-RAY** point, then fly along road E67 (national road No 8) to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point, then turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY**.

G-K-N-O-E Route[*)]: From road bridge over the Vistula River - point **GOLF** fly along the Vistula River until sewage-treatment plant in Karczew town (magnetic track 357°) - point **KILO**, then fly along the Vistula River until Siekierkowski Bridge (magnetic track 322°) - point **NOVEMBER**, turn left and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSCAR**, then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO**. Avoid the area EPP9 (Warszawa)

M-N-O-E Route[*)]: From the intersection in Zakręt Town – **MIKE** point fly to Siekierkowski bridge (magnetic track 262°) – **NOVEMBER** point, turn left and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) – **OSCAR** point, then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO**.

Z-N-O-E Route[*)]: From Żerań rail terminal - point **ZULU** fly along the right bank of Vistula River and (if the meteorological conditions permit) at a minimum altitude 1600 ft AMSL until Siekierkowski Bridge (magnetic track 140°) - point **NOVEMBER**, turn right and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSCAR**, then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO**.

[*)] Except for state aircraft flights, special flights (GARDA, HOSP, HEMS, FFR, SAR) and flights exempted from this obligation (e.g. flight check of pipeline) on the basis of the decision of the President of Civil Aviation Authority, N-O-E route is available only for aircraft taking-off and landing at Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome.

5.2 WLOT DO CTR WARSZAWA/OKĘCIE W LOCIE VFR

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

5.2.1. Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

a. Wlot w CTR WARSZAWA/Okęcie odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez OKĘCIE TOWER i przekazane przez FIS WARSZAWA.

b. Jeżeli informator FIS WARSZAWA nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z OKĘCIE TOWER w punktach NOVEMBER lub X-RAY.

5.2.2. Start z CTR WARSZAWA/Okęcie z wyłączeniem startu z Lotniska Chopina w Warszawie:

5.2 WARSZAWA/OKĘCIE CTR ENTRY IN VFR FLIGHT

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

5.2.1. Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

a. Entry into the WARSZAWA/Okęcie CTR may be performed upon clearance issued by OKĘCIE TOWER and relayed by WARSZAWA FIS.

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

5.2.2. Take-off from the WARSZAWA/Okęcie CTR excluding Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome:

a. Uzyskać zezwolenie TWR na lot przed startem za pomocą łączności radiowej lub telefonicznej, a jeśli to niemożliwe skontaktować się z OKĘCIE TOWER natychmiast po starcie.

b. W przypadku braku dwukierunkowej łączności, nadawać na ślepo i wykonywać lot poza granice poziome CTR WARSZAWA/Okęcie, w kierunku przeciwnym niż Lotnisko Chopina w Warszawie kierując się do punktów NOVEMBER lub X-RAY. Próbować cały czas nawiązać łączność z OKĘCIE TOWER (118,305 MHz) lub z WARSZAWA INFORMACJA (odpowiednio 128,575 MHz lub 118,775 MHz).

5.2.3. Zasady startu z Lotniska Chopina w Warszawie opisane są w AD 2 EPWA pkt 2.20.1.1.1.

5.3 PUNKTY I PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

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

5.3.1. Punkt **ROMEO** - Dolot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8, kierunek magnetyczny 047°). Zakręty w lewo. Wykonując holding, nie przechodzić na południowo-wschodnią stronę drogi, oczekiwać w obrębie parkingu.

5.3.2. Punkt **OSCAR** - Dolot nad Trasę Siekierkowską (kierunek magnetyczny 231°). Zakręty w lewo. Podczas wykonywania holdingu nie przechodzić na zachodnią stronę skrzyżowania.

5.3.3. Punkt **ECHO** - Dolot nad ul. Marynarską (kierunek magnetyczny 283°). Zakręty w prawo. Wykonując holding, nie przechodzić na południową stronę ulicy Marynarskiej/Sasanki. Pozostawać w bezpiecznej odległości od podejścia na RWY 29.

5.3.4. Punkt **WHISKEY** - dolot z kursem magnetycznym 327°. Zakręty w lewo. Podczas wykonywania holdingu nie przechodzić na wschodnią stronę obwodnicy Warszawy. Pozostawać w bezpiecznej odległości od podejścia na RWY 33.

UWAGA: W przypadku oczekiwania nad punktami **NOVEMBER** lub **X-RAY**, należy wykonywać oczekiwanie tak, aby nie naruszać przestrzeni kontrolowanej CTR WARSZAWA/Okęcie.

5.3.5. Procedury podejścia do lądowania na Lotnisku Chopina w Warszawie w lotach VFR dla samolotów:

5.3.5.1. Od strony zachodniej (punkt **WHISKEY**):

- Podejście na RWY 11 lub RWY 15 - wykonywać z prawego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać nad Al. Krakowską, bez przechodzenia na jej zachodnią stronę;
- Podejście na RWY 29 lub 33 - wykonywać z lewego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać bez przechodzenia na wschodnią stronę linii kolejowej.

5.3.5.2. Od strony wschodniej (punkt **ECHO**):

- Podejście na RWY 11 lub RWY 15 - wykonywać z lewego kręgu, wejść w pozycję z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać nad Al. Krakowską, bez przechodzenia na jej zachodnią stronę.
- Podejście na RWY 29 lub RWY 33 - wykonywać z prawego kręgu, wejść w pozycje z wiatrem (downwind), pozycję po 3 zakręcie (base leg) wykonać bez przechodzenia na wschodnią stronę linii kolejowej.

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

b. If unable to establish two-way radio communication, crews shall transmit blind and fly outside the WARSZAWA/Okęcie CTR lateral limits in the direction opposite to Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome, towards NOVEMBER or X-RAY points. Crews shall try to establish radio communication with OKĘCIE TOWER (118.305 MHz) or WARSZAWA INFORMATION (128.575 MHz or 118.775 MHz respectively).

5.2.3. Rules managing take-off from Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome are described in AD 2 EPWA point 2.20.1.1.1.

5.3 VFR POINTS AND HOLDING PROCEDURES

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

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

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

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

5.3.4. Point **WHISKEY** - inbound track with magnetic track 327°. Left turns. Do not pass to the eastern side of the Warszawa bypass road while holding. Stay in a safe distance from the RWY 33 approach path.

REMARK: When holding over **NOVEMBER** or **X-RAY** points, do not violate the controlled airspace of WARSZAWA/Okęcie CTR.

5.3.5. VFR approach procedures for Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome for aeroplanes:

5.3.5.1. From the western side (point **WHISKEY**):

- Approaching RWY 11 or RWY 15 join the right hand circuit downwind, perform base leg over Aleja Krakowska street, do not overfly the western side of the street;
- Approaching RWY 29 or RWY 33 join the left hand circuit downwind, performing base leg do not overfly to the eastern side of the railway.

5.3.5.2. From the eastern side (point **ECHO**):

- Approaching RWY 11 or RWY 15 join the left hand circuit downwind, perform base leg over Aleja Krakowska street, do not overfly the western side of the street.
- Approaching RWY 29 or RWY 33 join the right hand circuit downwind, performing base leg do not overfly the eastern side of the railway.

5.3.5.3. Ze względu na przepustowość ruchową lotniska kontroler może wydać zezwolenie na przyziemienie poza strefą przyziemienia, używając zwrotu "zezwalam na lądowanie z przelotem".

5.3.5.4. W przypadku braku możliwości zastosowania się do procedury opisanej w punktach 2.22.5.3.5.1 do 2.22.5.3.5.3, załoga powinna zgłosić to OKĘCIE TOWER z chwilą nawiązania łączności.

5.3.5.5. Procedury VFR podejścia do lądowania na Lotnisku Chopina w Warszawie dla śmigłowców:

Załogi śmigłowców wykonają dolot możliwie najkrótszą trasą z punktu **ECHO** lub punktu **WHISKEY** do wyznaczonej przez kontrolera TWR OKĘCIE strefy lądowania opisanej w AD 2 EPWA pkt 2.22.6.3.

5.4 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).

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.

5.4.1 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

5.3.5.3. In order to maintain appropriate air traffic flow, ATC may issue landing clearance beyond the touchdown zone, using phraseology sentence "long landing approved".

5.3.5.4. If unable to comply with the procedure described in points 2.22.5.3.5.1 to 2.22.5.3.5.3, the crew shall notify OKĘCIE TOWER on initial contact.

5.3.5.5. VFR approach procedures for Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome for helicopters:

Helicopter crews shall approach from **ECHO** or **WHISKEY** point flying the shortest possible route to the landing zone assigned by OKĘCIE TWR described in AD 2 EPWA point 2.22.6.3.

5.4 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.

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 Lotnisko Chopina w

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".

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".

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),

Warszawie aerodrome, before reaching the WARSZAWA/Okęcie CTR limits, entry is forbidden.

5.5.2. If radio communication fails in flight with destination Lotnisko 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 Lotnisko 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. 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 Lotnisko 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 PROCEDURES FOR HELICOPTERS

6.1. Helicopter flights to Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome are restricted exclusively for:

- helicopters based at Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome,
- Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) helicopters,

- 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.

- 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 Lotnisko 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. Za gwarancję zapewnienia odpowiedniego stanowiska postojowego uważać się będzie pisemne zapewnienie uzyskane od jednego z następujących użytkowników Lotniska Chopina w Warszawie:

Dyrektor Lotniska Chopina w Warszawie	
	ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa
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:	+48-603-669-489
E-mail:	ochrona@ilot.lukasiewicz.gov.pl
Airbus Poland S.A.	
	Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa
Telefon:	+48-605-133-321 +48-605-059-308
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

6.2. The following operators of Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome are able to guarantee provision of an appropriate aircraft stand:

Manager of Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome	
	ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa
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:	+48-603-669-489
E-mail:	ochrona@ilot.lukasiewicz.gov.pl
Airbus Poland S.A.	
	Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa
Phone:	+48-605-133-321 +48-605-059-308
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. Arrivals at Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome

6.3.1. Helicopter crews carrying out an instrument approach (IFR) to Lotnisko 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, point 1.8.8.

6.3.2. Helicopter crews arriving on a VFR flight at Lotnisko 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. 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.

6.3.5. Dopuszcza się wydanie zezwolenia na lądowanie dla śmigłowca, jeśli ACFT znajduje się na tej samej RWY i oczekuje oraz jest oddalony od lądującego o nie mniej niż 600 m.

6.3.6. Dopuszcza się lądowanie śmigłowca na jednej RWY podczas operacji podejścia i lądowania na drugiej RWY.

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:

6.3.4. 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.

6.3.5. Arriving helicopter may receive landing clearance on the RWY on which there is an ACFT holding position and the distance between both ACFT is no less than 600 m.

6.3.6. Arriving helicopter may receive landing clearance on one RWY, while there is ongoing landing operation on the second RWY.

6.4. Taxiing and parking procedures for helicopters

6.4.1. Aircraft stand 203 (APN 2) at Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome 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 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).

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.

6.4.4. 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.

6.4.5. 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.

6.5. Odlot z Lotniska Chopina w Warszawie

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. 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. 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. 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. 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. Departure from Lotnisko 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.

6.5.2. Odlot śmigłowca w locie VFR powinien być wykonany możliwie najkrótszą trasą do pierwszego wyznaczonego przez OKĘCIE TOWER punktu na trasie lotu.

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.

6.5.4. 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.

7 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVO)

7.1. W celu prowadzenia operacji w ograniczonej widzialności (LVO), na lotnisku EPWA wprowadza się specjalne procedury (LVP).

7.2. O obowiązywaniu LVP piloci są informowani poprzez ATIS lub drogą radiową. Używany będzie następujący komunikat: „LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION".

7.3. LVP wprowadzane są najpóźniej, gdy którykolwiek RVR spadnie poniżej 550 m i/lub pułap chmur obniży się do lub poniżej 200 ft.

7.4. LVP zakończone są najwcześniej, gdy wszystkie RVR wzrosną do lub powyżej 550 m i pułap chmur podniesie się powyżej 200 ft z tendencją do dalszej poprawy.

7.5. ATC podaje informacje o RVR, tylko gdy którykolwiek RVR spadnie poniżej 1500 metrów, bądź w każdym innym momencie na życzenie załogi.

7.6. Podczas obowiązywania LVP:

- stosowane będą specjalne zasady kontroli ruchu lotniczego mogące mieć wpływ na przepustowość lotniska;
- dostępne są starty na wszystkich kierunkach RWY (11, 15, 29, 33);
- lądowania dostępne są na kierunkach RWY 11 i RWY 33;
- zajęcie RWY 29 jest możliwe przez TWY E4 i TWY L oraz z ważnych powodów operacyjnych przez TWY R;
- zajęcie RWY 15 jest możliwe przez TWY A0 i z ważnych powodów operacyjnych przez TWY D2;
- zajęcie RWY 33 jest możliwe przez TWY A8 i z ważnych powodów operacyjnych przez TWY H2;
- zajęcie RWY 11 jest możliwe przez TWY C1;
- niedostępne jest opuszczenie RWY 33 w TWY O1, D3;
- niedostępne jest opuszczenie RWY 11 w TWY A4, A5, E3, D3;
- opuszczenie RWY 11 w TWY E4 i L możliwe tylko za zgodą ATC;
- załogi ACFT są zobowiązane opóźnić zgłoszenie opuszczenia drogi startowej ("RUNWAY VACATED") do chwili gdy ogon ACFT minie ostatnie światło kodowe RWY.

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. 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. 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. 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 LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVO)

7.1. In order to conduct low visibility operations (LVO) at EPWA aerodrome, the low visibility procedures (LVP) are introduced.

7.2. Pilots are informed about the LVP phase via ATIS or R/T. The following message will be used: "LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION"

7.3. LVP commence at the latest when any RVR falls below 550 m and/or ceiling falls to 200 ft or below.

7.4. LVP terminate at the earliest when all RVRs increase to 550 m or above and ceiling rises above 200 ft with a tendency to improve further

7.5. ATC provides information on RVR only when any RVR falls below 1500 metres, or at any other time at the crew's request.

7.6. During LVP:

- special air traffic control techniques will be applied which may affect aerodrome capacity;
- take-offs are permitted on all RWY directions (11, 15, 29, 33);
- landings are permitted on RWY 11 and RWY 33;
- a line up for RWY 29 is possible via TWY E4 and TWY L and, for important operational reasons, via TWY R;
- a line up for RWY 15 is possible via TWY A0 and, for important operational reasons, via TWY D2;
- a line up for RWY 33 is possible via TWY A8 and, for important operational reasons, via TWY H2;
- a line up for RWY 11 is possible via TWY C1;
- vacating RWY 33 via TWY O1, D3 unavailable;
- vacating RWY 11 via TWY A4, A5, E3, D3 unavailable;
- vacating RWY 11 via TWY E4 and L possible only with ATC clearance;
- crews of ACFT are required to delay reporting that the RWY has been vacated ("RUNWAY VACATED") until the tail of the ACFT has passed the last RWY code light.

• ze względu na brak oznakowania poziomego, niedostępne jest zwolnienie RWY w krzyżującą się RWY.

7.7. Minima RVR do startu wynoszą 125 m.

7.8. Minima do lądowania wynikają z wybranego przez załogę rodzaju podejścia.

7.9. W trakcie LVP, trasa kołowania nie będzie prowadzić do punktu oczekiwania z nieaktywną poprzeczką zatrzymania (np. podczas awarii danej poprzeczki zatrzymania).

• due to the lack of horizontal markings, it is not possible to clear the RWY into the intersecting RWY.

7.7. Minimum RVR for take-off is 125 m.

7.8. Minimums for landing depend on the type of approach chosen by the crew.

7.9. During LVP, crews will not be routed to stop bars that are inactive (for example in case of stop bar malfunction).

8 ODLEGŁOŚCI DOLOTOWE DO LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA)

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej na stronie pansa.pl/rco/publikuje informację o średnich rzeczywistych odległościach dolotowych do lotniska EPWA dla poszczególnych procedur STAR. Wartości te mogą być wykorzystywane jako referencyjny dystans lotu w procesie planowania operacyjnego oraz kalkulacji zapotrzebowania na paliwo.

8 ARRIVAL DISTANCES TO LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA) AERODROME

Polish Air Navigation Services Agency publishes on website pansa.pl/rco/information about mean real arrival distances to EPWA aerodrome for each STAR procedure. The data can be used as a reference flight distance for fuel planning.

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 current_season@acl-uk.org
E-mail (adres pomocy ze strony ACL):	help@acl-uk.org
Strona internetowa:	https://www.acl-uk.org
Dostępność slotów:	www.online-coordination.com
Informacje ogólne:	www.acl-international.com

1 FLIGHT SCHEDULE COORDINATION

1.1. Lotnisko 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 Lotnisko 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 Lotnisko 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 current_season@acl-uk.org
E-mail (support from ACL):	help@acl-uk.org
Website:	https://www.acl-uk.org
Slot availability:	www.online-coordination.com
General information:	www.acl-international.com

AIRPORT COORDINATION LIMITED	
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	
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 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.
Formularz PPR jest dostępny na stronie 1. Bazy Lotnictwa Transportowego w zakładce „POZOSTAŁE", PPR FORM EPWA.

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 Count 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:

a. lotów państwowych (STATE, HEAD, GARDA),

b. lądowań awaryjnych,

c. lotów humanitarnych (HUM, HOSP, SAR),

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 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 PPR request form is available on the website of the 1st Airlift Base in the tab „POZOSTAŁE", PPR FORM EPWA.

3 SLOT ALLOCATION AT NIGHT

3.1. Environmental restrictions concerning the carrying out of flight operations at night, i.e. between 2100-0500 (2000-0400) 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 Quota Count points for individual aircraft types are available on the Lotnisko 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 Quota Count points available for slot allocation in each IATA schedule season is declared by the Lotnisko Chopina w Warszawie aerodrome administration as a coordination parameter.

3.4. Core Night rule

3.4.1. Between 2230-0430 (2130-0330) 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.

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. operacji opóźnionych (z przyczyn niezależnych od przewoźnika), wchodzących w skład serii slotów,

e. przekierowanych przylotów.

3.4.3. W porze Core Night nie dopuszcza się operacji ad-hoc oraz przebazowania.

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.

4 MIGRACJE PTAKÓW I OBSZAR FAUNY WRAŻLIWEJ NA HAŁAS

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.

4.2 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.

4.3 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.

4.4 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.

5 TANKOWANIE Z PASAŻERAMI NA POKŁADZIE

5.1. Zarządzający lotniskiem zezwala na tankowanie statków powietrznych z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania lub wysiadania do/z statku powietrznego, pod warunkiem spełnienia niżej opisanych wymagań.

5.1.1. Podczas operacji tankowania statku powietrznego w kabinie załogi lotniczej tankowanego statku powietrznego musi znajdować się co najmniej jeden członek załogi kokpitowej. Członek załogi kokpitowej musi mieć zapewnioną dwukierunkową łączność (poprzez zestaw słuchawkowy podłączony do wewnętrznego systemu komunikacji) z wyznaczoną osobą

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. During the Core Night period ad-hoc and positioning operations shall not be permitted.

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 BIRD MIGRATIONS AND AREA OF NOISE SENSITIVE FAUNA

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 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 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 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 REFUELLING WITH PASSENGERS ON BOARD

5.1. AD Administrator allows refuelling of aircraft with passengers on board or during passengers boarding or deboarding the aircraft, provided the following requirements are met.

5.1.1. During aircraft refuelling operations, at least one cockpit crew member of the refuelled aircraft must be present in the flight deck. The cockpit crew member must have two-way communication (via a headset connected to the internal communication system) with the designated person supervising the aircraft refuelling process outside.

nadzorującą proces tankowania statku powietrznego znajdującą się na zewnątrz.

5.1.2. Jeżeli tankowanie statku powietrznego odbywa się z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania lub wysiadania do/z statku powietrznego, dla wszystkich typów statków powietrznych należy podstawić schody/pomosty pasażerskie pod wszystkie drzwi przeznaczone do ruchu pasażerskiego lub użyć integralnych schodów pasażerskich będących stałym wyposażeniem statku powietrznego do spełnienia wymogów określonych w punkcie powyżej (schody muszą być rozłożone i gotowe do natychmiastowej ewakuacji pasażerów).

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.

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.

6.3. Prośba o wykonanie próby silników musi zostać zgłoszona do OKĘCIE DELIVERY (121,605 MHz) po nawiązaniu łączności radiowej lub telefonicznej: +48-22-574-5563.

[1)] Patrz 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

5.1.2. If refuelling of aircraft takes place with passengers on board or during passengers boarding or deboarding the aircraft, for all aircraft types shall be provided passenger stairs/airbridges for all doors intended for passenger traffic or use of integral passenger stairs fixed to the aircraft to comply with the requirements in the point above (the stairs must be deployed and ready for immediate evacuation of passengers).

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 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)].

6.3. Engine tests shall be requested to OKĘCIE DELIVERY (121.605 MHz) by means of radio or telephone: +48-22-574-5563.

[1)] See GEN 2.1

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		29	**LINK3**	L	L	L
2	**A1**	H	L	L		30	**LINK4**	L	L	L
3	**A2**	H	H	H		31	**M1**	X	L	L
4	**A3**	H	H/L	L		32	**M2**	X	H/L	L
5	**A4**	H/L	H/L	L		33	**M3**	X	L	L
6	**A5**	L	L	X		34	**N1**	L	L	X
7	**A6**	L	L	L		35	**N2**	L	L	L
8	**A7**	L	L	X		36	**N3**	L	L	L
9	**A8**	L/OZN	L	L		37	**O1**	H	H	H

	TWY	TEL	TCL	TCB			TWY	TEL	TCL	TCB
10	**B1**	OZN	X	X		38	**O2**	X	H	L
11	**B6**	H	X	X		39	**P**	X	L	L
12	**B7**	H	X	X		40	**R**	L	L	L
13	**B8**	H	X	X		41	**S1**	H	H	X
14	**C1**	L	L	L		42	**S2**	L	L	L
15	**D2**	H	H	H		43	**S3**	H	L	H
16	**D3**	H	X	X		44	**U1**	X	L	L
17	**D4**	L	L	L		45	**U2**	H	X	X
18	**D5**	OZN	X	X		46	**U3**	X	H	H
19	**E1**	L	H/L	L		47	**W**	X	H/L	L
20	**E2**	L	L	L		48	**Z1**	X	H	H
21	**E3**	L	L	L		49	**Z2**	X	H	H
22	**E4**	L	L	L		50	**Z3**	X	H	H/L
23	**G**	L	L	L		51	**Z4**	X	H	X
24	**H1**	H	X	X		52	**Z5**	X	H	H
25	**H2**	L	L	L		53	**ZB1**	X	H/L	H/L
26	**J**	X	L	L		54	**ZB2**	X	H/L	H/L
27	**K**	H	X	X		55	**ZO1**	H	H/L	H/L
28	**L**	H	L	L		56	**ZO2**	X	H/L	H/L

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	42	Z3_Z4	521037.61	0205815.85
2	A0_A2	521045.44	0205729.88	43	Z4_Z5	521032.63	0205821.96
3	W_A1	521046.89	0205734.06	44	Z5_Z4	521032.07	0205819.10
4	A1	521043.78	0205734.87	45	U3_Z	521033.45	0205810.99
5	A2_A1	521042.53	0205732.64	46	U2_Z	521036.59	0205808.03
6	A1_U1	521038.68	0205739.32	47	U2_W	521043.35	0205755.53
7	A1_D2	521037.54	0205740.32	48	U1_W_U2	521043.83	0205749.87
8	A1_W	521045.46	0205733.40	49	U1_M1	521043.28	0205748.22
9	S3_A3	521032.92	0205741.54	50	U1_M1_1	521041.96	0205744.23
10	D2_A1	521034.16	0205740.44	51	U1_A1	521040.74	0205740.50
11	S2	521026.48	0205747.16	52	M1_U1	521040.98	0205747.66
12	A3_Z	521029.01	0205747.77	53	M1_Z	521032.37	0205755.18
13	O3_O	521017.64	0205757.70	54	V_Z	521034.53	0205803.49
14	O3_Z	521025.41	0205750.91	55	K	521020.56	0205726.92
15	O2_A	521016.76	0205801.28	56	D3_K_1	521018.19	0205727.84
16	O2_M	521017.45	0205803.36	57	D3_K_2	521021.28	0205730.28
17	A4_O	521014.19	0205800.71	58	D5_D4	521001.33	0205713.23
18	O1_A	521015.32	0205756.91	59	D4_C1	521004.24	0205716.83
19	E2_RE	520950.94	0205845.72	60	C1_D5	521003.89	0205710.70
20	E2_R	520953.10	0205838.06	61	A6_G	520928.69	0205840.43
21	E2_N1	520955.29	0205830.26	62	G_A6	520930.02	0205844.18
22	E2_E3_ LINK3_LINK4	520948.08	0205855.87	63	A6_H2_L	520922.89	0205845.49
23	E4_E2_LINK4	520946.02	0205903.21	64	L_A8_H2_A6	520923.53	0205849.57
24	M3_E1	520959.33	0205822.33	65	A8_H2	520919.53	0205848.43
25	M3_O2	521016.40	0205807.43	66	H2_A6_A8	520920.16	0205844.28
26	M2_O	521020.10	0205804.16	67	W_U	521045.80	0205750.44
27	M2_Z	521026.81	0205758.29	68	A4_E1	520957.78	0205815.04
28	ZB_A3	521027.34	0205752.20	69	A4_J	521001.56	0205811.73
29	ZB1_M	521028.04	0205754.33	70	M3_J	521003.77	0205818.46
30	ZB2_M	521030.52	0205759.73	71	M3_J1	521001.28	0205820.63
31	ZB2_U	521033.70	0205808.18	72	E1_J	520959.03	0205816.99
32	Z2_U	521034.29	0205807.55	73	E1_M3	520958.07	0205820.40
33	Z2_M	521031.11	0205759.07	74	J_A4	521001.07	0205815.25
34	Z1_M	521028.72	0205753.93	75	J_M3	521001.82	0205817.56
35	Z_A	521027.97	0205751.67	76	R_E2	520950.74	0205840.92
36	ZO_A	521028.61	0205751.13	77	N3/E3_E2	520945.07	0205900.13
37	ZO1_M	521029.49	0205753.82	79	E2_LINK3	520949.62	0205850.41
38	ZO2_M	521031.79	0205758.68	80	LINK3_E2	520950.39	0205853.19

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)
39	ZO2_U	521034.89	0205806.92	81	LINK3_P	520950.06	0205852.94
40	Z3_Z2	521036.01	0205811.84	82	LINK4_E2	520948.33	0205901.27
41	Z5_Z3	521035.64	0205815.98	83	P_LINK3	520953.72	0205855.45

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	97	B7_1	520857.24	0205846.32
2	A0_B1	521042.54	0205721.55	98	Z3_1	521035.54	0205810.65
3	B1_1	521042.37	0205721.05	99	Z3_Z4	521036.31	0205812.59
4	B1_2	521041.93	0205720.29	100	Z4_1	521038.18	0205817.27
5	B1_3	521041.07	0205719.36	101	Z4_2	521037.25	0205820.80
6	B1_4	521039.14	0205717.26	102	Z4_3	521030.11	0205822.59
7	A0_2	521045.84	0205731.05	103	Z5_1	521031.26	0205819.80
8	W_1	521047.77	0205736.59	104	Z5_2	521035.72	0205815.91
9	W_2	521047.90	0205737.14	105	M2_3	521019.19	0205804.96
10	W_3	521049.09	0205746.24	106	M2_4	521018.77	0205805.36
11	W_4	521048.64	0205747.96	107	M2_M3	521018.26	0205805.81
12	W_5	521045.25	0205750.92	108	M3_1	521017.41	0205806.55
13	U1_1	521044.02	0205750.44	109	M3_2	521008.86	0205814.03
14	U1_2	521040.52	0205739.87	110	M3_3	520957.37	0205824.04
15	A2_1	521041.04	0205736.37	111	J_1	521000.97	0205814.95
16	A2_2	521044.01	0205728.91	112	N2_1	520949.86	0205834.26
17	A1_1	521045.39	0205733.46	113	N2_2	520950.10	0205839.29
18	A1_2	521037.26	0205740.56	114	E1_N2	520956.57	0205825.71
19	A3_1	521031.86	0205745.28	115	R_1	520950.85	0205841.00
20	A3_2	521017.75	0205757.60	116	R_2	520947.69	0205838.61
21	A4_1	521014.32	0205800.59	117	N3_1	520944.45	0205854.41
22	A4_2	520951.59	0205820.44	118	N3_2	520944.69	0205858.75
23	A4_A5	520953.97	0205818.36	119	E3_1	520945.42	0205900.40
24	N1_1	520954.43	0205818.89	120	E3_2	520942.89	0205858.51
25	N1_2	520954.66	0205822.92	121	E3_3	520947.06	0205859.50
26	E1_1	521000.01	0205813.50	122	E4_1	520941.63	0205903.01
27	S1_1	521013.56	0205754.65	123	E4_2	520944.17	0205904.90
28	S1_2	521009.77	0205754.47	124	E4_3	520945.84	0205903.85
29	O1_1	521013.13	0205750.28	125	E4_L	520939.83	0205901.67
30	O1_O2	521016.04	0205759.09	126	H1_1	520914.66	0205827.62
31	O2_1	521017.75	0205804.28	127	H1_H2	520917.42	0205835.97
32	M2_1	521019.01	0205805.13	128	B8_3	520857.20	0205850.34
33	M2_2	521027.70	0205757.51	129	A8_3	520859.76	0205854.83
34	S2_1	521024.70	0205744.97	130	V_2	521037.24	0205800.62
35	S2_2	521020.97	0205744.79	131	C1_1_11_29	521016.30	0205651.64
36	S3_1	521027.74	0205738.41	132	C1_2_11_29	521015.49	0205654.55
37	S3_2	521031.10	0205738.39	133	D3_1_11_29	521009.62	0205715.70

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)
38	S3_3	521032.75	0205740.31	134	D3_2_11_29	521008.81	0205718.60
39	S3_4	521032.90	0205741.45	135	D3_3_11_29	521007.73	0205722.41
40	ZO_ZB_Z1	521026.50	0205747.21	136	D3_4_11_29	521006.92	0205725.33
41	ZO1_1	521028.26	0205750.08	137	N1_1_11_29	520956.60	0205802.09
42	ZO1_2	521029.73	0205754.54	138	N1_2_11_29	520955.79	0205805.01
43	ZO2_1	521031.20	0205757.08	139	A4_1_11_29	520953.41	0205813.46
44	ZO2_2	521033.94	0205804.53	140	A4_2_11_29	520952.57	0205816.43
45	ZO2_3	521035.32	0205808.00	141	A4_3_11_29	520951.29	0205820.98
46	Z2_U2_U3_Z3	521035.10	0205809.58	142	A4_4_11_29	520950.47	0205823.91
47	Z2_1	521033.48	0205805.51	143	A5_1_11_29	520952.29	0205817.22
48	Z2_2	521033.23	0205804.84	144	A5_2_11_29	520951.48	0205820.12
49	Z2_3	521030.57	0205757.61	145	N2_1_11_29	520952.24	0205817.65
50	Z1_1	521029.12	0205755.15	146	N2_2_11_29	520951.26	0205821.14
51	ZB1_1	521026.87	0205750.79	147	R_1_11_29	520947.94	0205832.95
52	ZB1_2	521028.52	0205755.77	148	R_2_11_29	520947.12	0205835.87
53	ZB1_3_M2	521028.17	0205754.71	149	N3_1_11_29	520946.85	0205836.82
54	M2_3_ZB1	521027.73	0205757.48	150	N3_2_11_29	520946.01	0205839.81
55	ZB2_1	521029.99	0205758.29	151	E3_1_11_29	520942.80	0205851.23
56	ZB2_2	521032.73	0205805.74	152	E3_2_11_29	520941.95	0205854.26
57	ZB2_3	521034.05	0205809.06	153	E4_1_11_29	520941.49	0205855.90
58	U3_1	521024.30	0205818.99	154	E4_2_11_29	520940.67	0205858.81
59	U2_1	521041.23	0205803.12	155	L_1_11_29	520941.16	0205856.86
60	U2_2	521041.99	0205801.63	156	L_2_11_29	520940.32	0205859.83
61	U2_3	521044.00	0205752.61	157	A0_1_15_33	521041.08	0205722.88
62	M1_1	521041.48	0205747.22	158	A0_2_15_33	521039.16	0205724.56
63	M1_2	521031.79	0205755.68	159	B1_1_15_33	521040.94	0205722.90
64	V_1	521034.50	0205803.52	160	B1_2_15_33	521039.21	0205724.41
65	D2_1	521034.70	0205740.86	161	D2_1_15_33	521030.63	0205732.02
66	D2_2	521028.95	0205736.33	162	D2_2_15_33	521028.90	0205733.54
67	D2_D3	521027.21	0205734.96	163	D2_3_15_33	521026.21	0205735.89
68	D3_D4	521008.36	0205720.08	164	D2_4_15_33	521024.37	0205737.50
69	D3_1	521023.79	0205737.89	165	S3_1_15_33	521019.79	0205741.50
70	D3_2	521025.52	0205736.39	166	S3_2_15_33	521017.81	0205743.23
71	D3_3	521025.45	0205733.57	167	S2_1_15_33	521012.23	0205748.12
72	D5_1	520959.13	0205711.51	168	O1_1_15_33	521011.12	0205749.08
73	D5_2	521002.11	0205713.83	169	S2/O1_2_15_33	521009.12	0205750.83
74	C1_1	521003.27	0205712.92	170	S1_1_15_33	521001.64	0205757.37
75	C1_2	521010.47	0205647.23	171	S1_2_15_33	520959.30	0205759.41
76	C1_3	521012.97	0205645.62	172	H2_1_15_33	520920.85	0205833.02
77	C1_4	521015.43	0205647.44	173	H2_2_15_33	520919.12	0205834.53
78	K_1	521024.23	0205714.61	174	A8_1_15_33	520904.45	0205847.34
79	K_2	521020.17	0205728.23	175	A8_2_15_33	520902.66	0205848.90
80	A8_1	520901.77	0205900.95	176	A8_3_15_33	520900.60	0205850.70
81	A8_2	520904.04	0205901.95	177	B8_1_15_33	520901.45	0205849.88
82	A8_A6_H2_L	520921.09	0205847.07	178	B8_2_15_33	520859.50	0205851.58
83	A7_1	520920.49	0205841.97	179	P_1	520959.45	0205858.39
84	A7_2	520925.83	0205841.98	180	P_2	520952.83	0205855.00

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)
85	A5_A6	520939.52	0205830.98	181	P_3	520952.77	0205854.96
86	A5_1	520951.06	0205820.90	182	P_LINK3	520951.18	0205853.77
87	G_1	520927.54	0205842.34	183	LINK3_1	520949.98	0205852.88
88	G_2	520930.13	0205844.27	184	LINK3_2	520949.48	0205850.89
89	G_3	520931.59	0205845.70	185	LINK3_3	520948.70	0205853.68
90	G_4	520933.80	0205848.54	186	LINK4_1	520948.78	0205901.39
91	L_1	520921.43	0205848.01	187	LINK4_2	520948.37	0205901.28
92	B8_1	520855.34	0205844.74	188	LINK4_3	520947.47	0205858.05
93	B8_2	520856.13	0205840.22	189	LINK4_4	520947.78	0205901.11
94	B6_1	520911.96	0205826.40	190	LINK4_5	520946.27	0205902.34
95	B6_B7_B8	520902.34	0205834.80	191	E2_LINK4	520946.69	0205900.81
96	B7	520900.60	0205837.49	-	-	-	-

EPWA AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPWA AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	*Pages*
EPWA - AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPWA 2 - 1
EPWA - AERODROME CHART AREAS OF RESPONSIBILITY	AD 2 EPWA 3 - 1
EPWA - AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 1,7A,7B,9)	AD 2 EPWA 4 - 1
EPWA - AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 3,5A,5B,5C)	AD 2 EPWA 4 - 3
EPWA - AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 12,13,CARGO)	AD 2 EPWA 4 - 5
EPWA - AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 10)	AD 2 EPWA 4 - 7
EPWA - AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 9, MIL APN)	AD 2 EPWA 4 - 9
EPWA - AIRCRAFT PARKING, DOCKING CHART - ICAO (APN 2)	AD 2 EPWA 4 - 11
EPWA - AERODROME GROUND MOVEMENT CHART (TWYs FOR A380-800, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY)	AD 2 EPWA 5 - 1
EPWA - AERODROME GROUND MOVEMENT CHART (ICE SHEDDING POSITIONS)	AD 2 EPWA 5 - 3
EPWA - AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 11, RWY 29)	AD 2 EPWA 6 - 1
EPWA - AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 15, RWY 33)	AD 2 EPWA 6 - 3
EPWA - PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 11)	AD 2 EPWA 7 - 1
EPWA - PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO (RWY 33)	AD 2 EPWA 7 - 3
EPWA - STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 11)	AD 2 EPWA 8 - 1
EPWA - STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 15)	AD 2 EPWA 8 - 5

Charts	*Pages*
EPWA - STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 29)	AD 2 EPWA 8 - 9
EPWA - STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO (RNAV RWY 33)	AD 2 EPWA 8 - 13
EPWA - STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 11)	AD 2 EPWA 10 - 1
EPWA - STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 15)	AD 2 EPWA 10 - 5
EPWA - STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 29)	AD 2 EPWA 10 - 9
EPWA - STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNAV RWY 33)	AD 2 EPWA 10 - 13
EPWA - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z CAT II or LOC z) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 1
EPWA - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y CAT II) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 3
EPWA - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z CAT II & III or LOC z) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 5
EPWA - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y CAT II & III) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 7
EPWA - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS x CAT II & III or LOC x) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 9
EPWA - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 11
EPWA - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 15 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 13
EPWA - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 29 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 15
EPWA - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 17
EPWA - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 11 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 19
EPWA - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 15 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 23
EPWA - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 29 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 27
EPWA - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 33 (CAT A,B,C,D)	AD 2 EPWA 12 - 31
EPWA - VFR ARRIVAL, DEPARTURE AND TRANSIT ROUTES	AD 2 EPWA 13 - 1
EPWA - VFR ARRIVAL, DEPARTURE AND TRANSIT ROUTES	AD 2 EPWA 13 - 3
EPWA - 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.

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.

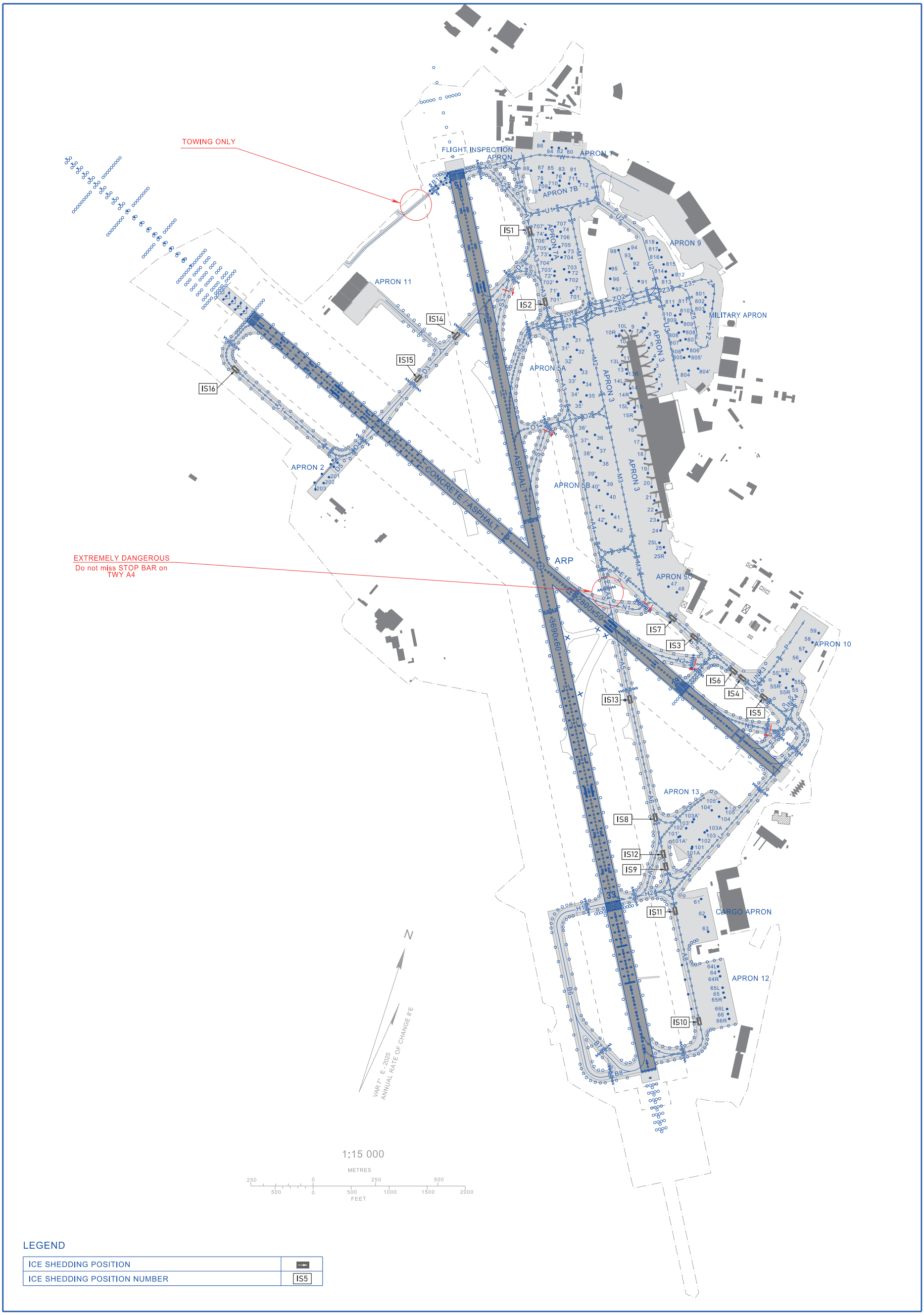
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART
ICE SHEDDING POSITIONS

52°09'57" N
020°58'02" E

ELEV 362 ft

Okęcie TOWER 118.305
Okęcie GROUND 121.905

Lotnisko Chopina w Warszawie



LEGEND

ICE SHEDDING POSITION	→
ICE SHEDDING POSITION NUMBER	IS5

Correction: New map.

PPL Polish Airports
© PPL S.A. ALL RIGHTS RESERVED

THIS PAGE
INTENTIONALLY
LEFT BLANK

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
DME 24	IZGA	CH 50X	H24	520828.0N 0154842.3E	200 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (06°E/MAY 25)	ZLG	110.650 MHz CH 43Y	H24	520827.3N 0154802.5E	200 ft AMSL	NIL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 80 NM (do FL500). Designated operational coverage: 80 NM (up to FL500).
ILS GP 24	-	332.300 MHz	H24	520828.0N 0154842.3E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 52 ft GP 3.0°
ILS LOC 24 (06°E/MAY 25) CAT I 4 / E	IZGA	111.300 MHz	H24	520757.3N 0154641.6E	NIL	NIL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.

EPZG AD 2.20 LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA
EPZG AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

Na lotnisku obowiązuje dla pasażerów wsiadających i wysiadających wyłącznie ruch autobusowy i ruch pieszy w asyście uprawnionych pracowników.
Statki powietrzne mogą poruszać się po APN wyłącznie zgodnie z oznakowaniem poziomym i/lub instrukcjami podawanymi przez koordynatora ruchu naziemnego.

PORUSZANIE SIĘ PO PŁYTACH POSTOJOWYCH

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście pracowników lotniska.
Zakaz poruszania się załóg statków powietrznych bez kamizelki odblaskowej po płycie postojowej.

KOŁOWANIE, PARKOWANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

TWY L wyłączona z użytkowania dla ACFT w porze nocnej (SS-SR). Przed wypchnięciem ACFT na TWY L użytkownik ma obowiązek uzyskania zgody TWR (w godzinach pracy TWR) lub Dyżurnego Operacyjnego Portu (poza godzinami pracy TWR).

Przemieszczanie ACFT pomiędzy TWY L a hangarem zlokalizowanym na końcu TWY L możliwe jest tylko przez ich użytkowników za pomocą wypychania/holowania.

W przypadku gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowania jest niezgodna z oznaczeniem poziomym, pozycjonowanie odbywa się zawsze według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

W okresie od SS+30 min do SR-30 min kołowanie i podlot ACFT z RWY do APN 1 po TWY E i TWY K:

1. Odbywa się zawsze w asyście pojazdu FOLLOW ME.
2. Pojazd FOLLOW ME oczekuje na ACFT na TWY E w punkcie oczekiwania przed RWY 24, z włączonymi światłami błyskowymi.
3. Maksymalna dopuszczalna prędkość kołowania do stanowiska postojowego po TWY E i TWY K to 11 kt (20 km/h).
4. Poza godzinami pracy ATC kołowanie odbywa się pod nadzorem Dyżurnego Operacyjnego Portu (DOP). W sytuacji zagrożenia DOP może nakazać FOLLOW ME natychmiastowego zatrzymania ACFT i przerwanie kołowania.

W okresie od SS+30 min do SR-30 min kołowanie i podlot ACFT z APN 1 do RWY 24 po TWY K i TWY E:

1. Odbywa się zawsze w asyście pojazdu FOLLOW ME.
2. Pojazd FOLLOW ME zajmuje TWY K przy właściwym stanowisku postojowym z włączonymi światłami błyskowymi i oczekuje na gotowość ACFT do kołowania.
3. Maksymalna dopuszczalna prędkość kołowania do RWY 24 po TWY K i TWY E to 11 kt (20 km/h).
4. ACFT kołuje za pojazdem FOLLOW ME do RWY 24. Pojazd FOLLOW ME opuszcza RWY w najbliższą drogę techniczną.
5. Poza godzinami pracy ATC kołowanie odbywa się pod nadzorem Dyżurnego Operacyjnego Portu (DOP). W sytuacji zagrożenia DOP może nakazać FOLLOW ME natychmiastowego zatrzymania ACFT i przerwanie kołowania.

SŁUŻBA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ (AMS)

Służba zarządzania płytą postojową jest zapewniona przez Zarządzającego lotniskiem we współpracy z TWR ZIELONA GÓRA.

Boarding and disembarking passengers must only move by bus or on foot with the assistance of authorised staff.
Aircraft are to move on the APN in accordance with markings and/or marshaller guidance only.

MOVEMENT ON APN

Movement on the apron (crews and passengers) is permitted only when accompanied by aerodrome staff.
It is forbidden for flight crews to move on the apron without a high visibility vest.

TAXIING, ACFT PARKING

TWY L closed for ACFT during the night time (SS-SR). User is required to obtain clearance from TWR (during TWR operating hours) or Airport Duty Officer (outside TWR operating hours) prior to push-back of ACFT onto TWY L.

Movement of ACFT between TWY L and hangar located at the end of TWY L is possible only by its own users with push back/towing.

Where the planned position of the aircraft or the procedure for entering the stand is not in accordance with the markings, the positioning shall always be carried out under marshaller guidance.

Between SS+30 min to SR-30 min taxiing and air-taxiing of ACFT from RWY to APN 1 via TWY E and TWY K:

1. Shall always be with assistance of a FOLLOW ME vehicle.
2. FOLLOW ME vehicle awaits the ACFT on TWY E at the holding point before RWY 24 with its flashing lights switched on.
3. The maximum permitted taxiing speed to the aircraft stand via TWY E and TWY K is 11 kt (20 km/h).
4. Outside ATC operational hours taxiing takes place under the supervision of the Airport Duty Officer. In the event of an emergency, the Airport Duty Officer may order the FOLLOW ME vehicle to stop the aircraft immediately and terminate taxiing.

Between SS+30 min and SR-30 min taxiing and air-taxiing of ACFT from APN 1 to RWY 24 via TWY K and TWY E:

1. Shall always be with assistance of a FOLLOW ME vehicle.
2. FOLLOW ME vehicle occupies TWY K at the correct aircraft stand with its flashing lights switched on and is awaiting the ACFT to be ready to taxi.
3. The maximum permitted taxiing speed to RWY 24 via TWY K and TWY E is 11 kt (20 km/h).
4. The ACFT shall taxi behind FOLLOW ME vehicle towards RWY 24. FOLLOW ME vehicle vacates the RWY via the nearest service road.
5. Outside ATC operational hours taxiing takes place under the supervision of the Airport Duty Officer. In the event of an emergency, the Airport Duty Officer may order the FOLLOW ME vehicle to stop the aircraft immediately and terminate taxiing.

APRON MANAGEMENT SERVICE (AMS)

Apron management service is provided by the AD Administration in co-operation with ZIELONA GÓRA TWR.

Wyznaczone punkty przekazania między służbą zarządzania płytą postojową, a służbą ruchu lotniczego przylatujących i odlatujących statków powietrznych zostały oznaczone na mapie AD 2 EPZG 3-1 Mapa Lotniska - Rejony odpowiedzialności AMS.

Designated handover points between AMS and ATS for the arriving and departing aircraft had been marked on the chart AD 2 EPZG 3-1 Aerodrome Chart - Area of responsibility (AMS).

EPZG AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU
EPZG AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

NIL

NIL

EPZG AD 2.22 PROCEDURY LOTU
EPZG AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

1 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

1.1 PUNKTY VFR

Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z CTR ZIELONA GÓRA/Babimost:

1.1 VFR POINTS

List of VFR navigation points used for arrival/departure at/from the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
CHARLIE	520154N 0153737E	Cigacice Cigacice
DELTA	520929N 0153112E	Darnawa Darnawa
INDIA	521815N 0160753E	Nowy Tomyśl - stacja kolejowa Nowy Tomyśl - railway station
KILO	520400N 0155136E	Kargowa - stacja kolejowa Kargowa - railway station
NOVEMBER	520953N 0154843E	Babimost - skrzyżowanie drogi z linią kolejową Babimost - intersection of road and railway
SIERRA	520718N 0154837E	NE część jeziora Wojnowskiego NE part of Wojnowskie Lake
WHISKEY	520551N 0160543E	Południowy skraj jeziora Berzyńskie w okolicy Wolsztyna Southern edge of Berzyńskie Lake in the vicinity of Wolsztyn
ZULU	521351N 0154820E	Wiadukt kolejowy w okolicy Zbąszynka Railway bridge in the vicinity of Zbąszynek

1.2 WLOT DO CTR ZIELONA GÓRA/BABIMOST W LOCIE VFR

1.2.1. Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

a. Wlot w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez TWR ZIELONA GÓRA i przekazane przez FIS POZNAŃ.

b. Jeżeli informator FIS POZNAŃ nie przekaże inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z TWR ZIELONA GÓRA 5 minut przed dolotem do granicy CTR ZIELONA GÓRA/Babimost.

1.2.2. Start w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost z miejsca innego niż lotnisko ZIELONA GÓRA/Babimost jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR ZIELONA GÓRA. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną.

1.2 ZIELONA GÓRA/BABIMOST CTR ENTRY IN VFR FLIGHT

1.2.1. Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

a. Entry into the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR may be performed upon clearance issued by ZIELONA GÓRA TWR and received from POZNAŃ FIS.

b. If not instructed otherwise by the POZNAŃ FIS, radio communication with ZIELONA GÓRA TWR shall be established 5 minutes before reaching the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR limits.

1.2.2. Take-off within the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR from a place other than ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome is possible only after obtaining clearance from ZIELONA GÓRA TWR. If unable to establish two-way radio

1.3 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

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

Punkt **SIERRA** - wykonując procedurę oczekiwania, nie przechodzić na północną i zachodnią stronę jeziora Wojnowskiego.

Punkt **NOVEMBER** - wykonując procedurę oczekiwania, nie przechodzić na wschodnią i południową stronę linii kolejowych.

Uwaga:
Maksymalna wysokość oczekiwania wynosi 1000 ft AMSL, o ile służba kontroli ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotów.

1.4 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost bez zamiaru lądowania na lotnisku ZIELONA GÓRA/Babimost, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR, wlot do CTR jest zabroniony.

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku ZIELONA GÓRA/Babimost, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR lub w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost, należy:

- wykonać dolot do punktu **SIERRA** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska ZIELONA GÓRA/Babimost;
- 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 **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;
- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 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 pierwszą możliwą drogę kołowania i oczekiwać na samochód “FOLLOW ME”.

Uwaga:
punkt **NOVEMBER** jest niedostępny w procedurze utraty łączności w locie VFR do lotniska ZIELONA GÓRA/Babimost.

1.5 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:

communication from the place of departure, clearance by phone shall be obtained.

1.3 VFR HOLDING PROCEDURES

In case of congestion of air traffic, a VFR flight may expect, if necessary, holding at one of the following points:

SIERRA point - do not pass to the northern and western side of Wojnowskie lake while executing holding procedure.

NOVEMBER point - do not pass to the eastern and southern side of the railway while executing holding procedure.

Remark:
The maximum holding altitude shall be 1000 ft AMSL, if not determined otherwise by the air traffic control service.

1.4 RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR, with destination other than ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome, before reaching the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR limits, entry into CTR is forbidden.

If radio communication fails in flight with destination ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome, before reaching, or within the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR limits, the crew shall:

- make an approach to reach **SIERRA** point and expect visual signals given from the aerodrome control tower of ZIELONA GÓRA/Babimost;
- show all aircraft navigation lights during arrival, approach, and holding;
- after receiving a green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over **SIERRA** 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 **SIERRA** 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.

Remark:
NOVEMBER point not available in radio communication failure procedure for a VFR flight to ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome.

1.5 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. 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.

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.

2 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

Loty szkolne IFR w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost i TMA ZIELONA GÓRA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR ZIELONA GÓRA, tel.: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

Wymagane jest wpisanie w FPL plan wykonania takich lotów w EPZG.

Loty techniczne w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost i TMA ZIELONA GÓRA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR ZIELONA GÓRA, tel.: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

Wymagane jest wpisanie w FPL plan wykonania takich lotów w EPZG.

Telefoniczne zgłoszenie powinno nastąpić w dniu wykonywania lotu w godzinach aktywności CTR, lub w uzasadnionych przypadkach w dniu poprzedzającym planowany lot.

2 TRAINING AND TECHNICAL FLIGHT

IFR training flights within ZIELONA GÓRA/Babimost CTR and ZIELONA GÓRA TMA can be carried out upon prior phone notification and given ATC instructions from ZIELONA GÓRA TWR, phone: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

The flights within EPZG shall be filed in the FPL.

Technical flights within ZIELONA GÓRA/Babimost CTR and ZIELONA GÓRA TMA can be carried out upon prior phone notification and given ATC instructions from ZIELONA GÓRA TWR, phone: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

The flights within EPZG shall be filed in the FPL.

The phone notification shall be made on the day of flight within the CTR operation hours or, in justified cases, on the day prior to the planned flight.

3 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

Na lotnisku EPZG nie wykonuje się operacji przy ograniczonej widzialności (LVO).

3 LOW VISIBILITY OPERATIONS

Low visibility operations (LVO) are not conducted at EPZG aerodrome.

EPZG AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE
EPZG AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1 Migracja ptaków

Zaobserwowano zwiększone wiosenne przeloty ptaków nad lotniskiem (kierunki N-S, S-N) całą dobę oraz jesienno-zimowe przeloty ze względu na zimowanie danego gatunku w otoczeniu lotniska (trasa zimowisko-żerowisko). Liczne akweny wodne oraz tereny związane z działalnością człowieka zlokalizowane wokół lotniska stanowią atrakcyjne miejsce do życia dla wszelkiej awifauny przez cały rok. Zalecana szczególna uwaga podczas przelotu nad obszarami istotnych koncentracji ptaków oraz terenami fauny wrażliwej na ruch lotniczy w odpowiednich okresach roku.

1 Bird migration

Increased spring passages of birds over the aerodrome (N-S, S-N directions) 24 HR a day and autumn-winter passages due to wintering of a particular species in the vicinity of the aerodrome (wintering-feeding areas route) have been observed. Numerous water areas and areas linked to human activity located around the aerodrome are an attractive place to live for the whole avifauna throughout the year. Special attention must be paid during flights over the significant bird concentration areas and areas of fauna sensitive to air traffic in relevant periods of the year.

1.1 Ostrzeżenie

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami związane z aktywnością lęgową ptaków (myszołów, pustułka, jaskółka) zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku. Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt: żurawie, kaczki krzyżówki, mewy śmieszki, szpaki, jaskółki dymówki oraz inne

1.1 Warning

There is an increased likelihood of a collision of aircraft with animals due to bird breeding activity (buzzard, kestrel, swallow) between 1 May and 30 September each year. Other animal species observed in the vicinity of the aerodrome: cranes, mallard ducks, black-headed gulls, starlings, barn swallows and other waterbirds and raptors. Moreover, the following species have been observed: hares, foxes, badgers and roe deers.

ptaki wodne i szponiaste. Ponadto zaobserwowano: zające, lisy, borsuki i sarny.

2 Kontrola aktywności zwierząt i raportowanie

Kontrola aktywności zwierząt w polu manewrowym lotniska i jego otoczeniu jest zapewniana oraz dokumentowana w godzinach pracy lotniska przez Dyżurnego Operacyjnego Portu. Stosowane metody zapobiegawcze: samochód, środki sygnalizacyjno-hukowe, ultradźwiękowy odstraszacz ptaków, pułapki żywo łowne, odłów, odstrzał redukcyjny, polityka wysokiej trawy. Każde prawdopodobne zderzenie statku powietrznego ze zwierzęciem podlega sprawdzeniu (inspekcja pola manewrowego, w przypadku lądowania – oględziny statku powietrznego), udokumentowaniu i zgłoszeniu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz Urzędowi Lotnictwa Cywilnego za pośrednictwem systemu “ECCAIRS” przez Dyżurnego Operacyjnego Portu.

2 Animal activity control and reporting

Animal activity control in the aerodrome manoeuvring area and within its vicinity is provided and documented during aerodrome working hours by the Airport Duty Officer. Preventive methods used: vehicle, flashbangs, ultrasonic bird repeller, traps, live catching, reduction shooting, high grass policy. Every potential collision of aircraft with an animal shall be inspected (manoeuvring area check, in case of landing operation – aircraft inspection), documented and reported to the State Commission of the Aircraft Accident Investigation and the Civil Aviation Authority by means of “ECCAIRS” system by the Airport Duty Officer.

EPZG AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA
EPZG AD 2.24 AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Charts	*Pages*
EPZG - AERODROME CHART - ICAO	AD 2 EPZG 2 - 1
EPZG - AERODROME CHART AREAS OF RESPONSIBILITY	AD 2 EPZG 3 - 1
EPZG - AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A (RWY 06, RWY 24)	AD 2 EPZG 6 - 1
EPZG - STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RWY 06, RWY 24)	AD 2 EPZG 10 - 1
EPZG - STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO (RNP RWY 06, RWY 24)	AD 2 EPZG 10 - 3
EPZG - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS z) RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12 - 1
EPZG - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (ILS y or LOC y) RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12 - 3
EPZG - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 06 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12 - 5
EPZG - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (VOR) RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12 - 7
EPZG - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 06 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12 - 9
EPZG - INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (RNP) RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPZG 12 - 13
EPZG - VISUAL OPERATION CHART	AD 2 EPZG 13 - 1

EPZG AD 2.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)
EPZG AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Brak penetracji.

No penetrations.