



MIL SUP 03/12 (MIL ENR 5)

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5610, **Fax:** +48-22-574-5619, **AFS:** EPWWYOYX
NOTAM Office: +48-22-574-7174, **Fax:** +48-22-574-7179,
AFS: EPWWYNYX
E-mail: ais.poland@pansa.pl, **www:** <http://www.ais.pansa.pl>

Obowiązuje od / Effective from

23 MAY 2012

Obowiązuje do / Effective to

24 MAY 2012

ĆWICZENIE WOJSKOWE "EAGLE TALON 05-2012"

"EAGLE TALON 05-2012" MILITARY EXERCISE

1. TERMINY (UTC)

2012-05-23 oraz 2012-05-24

1. DATES (UTC)

2012-05-23 and 2012-05-24

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni
Powietrznej (AUP).

Planowane godziny aktywności rejonów:

EA 01:

2012-05-23: 0800 - 1000 oraz 1200 - 1400

2012-05-24: 0800 - 1200

EA 12, 13, 14:

2012-05-23: 0800 - 1000 oraz 1200 - 1400

2. TIME (UTC)

According to the Airspace Use Plan (AUP).

Planned hours of activity of EAs:

EA 01:

2012-05-23: 0800 - 1000 and 1200 - 1400

2012-05-24: 0800 - 1200

EA 12, 13, 14:

2012-05-23: 0800 - 1000 and 1200 - 1400

3. REJONY ĆWICZENIA

EA 01

Granice poziome (WGS-84):

1. 53°46'39"N 022°37'25"E
2. 52°49'58"N 022°17'56"E
3. 52°37'53"N 020°54'27"E
4. 52°47'42"N 020°36'50"E
5. 52°46'13"N 020°24'44"E
6. 53°06'59"N 019°46'11"E
7. 53°16'44"N 019°41'58"E
8. 53°45'46"N 021°51'03"E
1. 53°46'39"N 022°37'25"E

3. EXERCISE AREAS

EA 01

Lateral limits (WGS-84):

1. 53°46'39"N 022°37'25"E
2. 52°49'58"N 022°17'56"E
3. 52°37'53"N 020°54'27"E
4. 52°47'42"N 020°36'50"E
5. 52°46'13"N 020°24'44"E
6. 53°06'59"N 019°46'11"E
7. 53°16'44"N 019°41'58"E
8. 53°45'46"N 021°51'03"E
1. 53°46'39"N 022°37'25"E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 415

EA 12

Granice poziome (WGS-84):

- 1. 54°16'00"N 015°00'00"E
- 2. 54°21'17"N 015°19'00"E
- 3. 54°12'48"N 015°22'04"E
- 4. 53°51'26"N 015°29'31"E
- 5. 54°00'00"N 015°05'00"E
- 1. 54°16'00"N 015°00'00"E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 95

EA 13

Granice poziome (WGS-84):

- 1. 54°12'48"N 015°22'04"E
- 2. 54°20'15"N 016°02'52"E
- 3. 54°20'19"N 016°03'17"E
- 4. 54°02'39"N 015°59'59"E
- 5. 53°51'26"N 015°29'31"E
- 1. 54°12'48"N 015°22'04"E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 95

EA 14

Granice poziome (WGS-84):

- 1. 54°20'19"N 016°03'17"E
- 2. 54°18'00"N 016°25'00"E
- 3. 54°15'00"N 016°50'00"E
- 4. 53°58'00"N 016°50'00"E
- 5. 54°02'39"N 015°59'59"E
- 1. 54°20'19"N 016°03'17"E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 95

oraz

TSA 01 A, B, C; TSA 04 A, B, C, D, E, F, G; TSA 05 A, B, C, D, E; TSA 09 A, B, C, D (powyżej FL 95); TSA 16 A, B, D, F

zgodnie z AIP Polska.

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 415

EA 12

Lateral limits (WGS-84):

- 1. 54°16'00"N 015°00'00"E
- 2. 54°21'17"N 015°19'00"E
- 3. 54°12'48"N 015°22'04"E
- 4. 53°51'26"N 015°29'31"E
- 5. 54°00'00"N 015°05'00"E
- 1. 54°16'00"N 015°00'00"E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

EA 13

Lateral limits (WGS-84):

- 1. 54°12'48"N 015°22'04"E
- 2. 54°20'15"N 016°02'52"E
- 3. 54°20'19"N 016°03'17"E
- 4. 54°02'39"N 015°59'59"E
- 5. 53°51'26"N 015°29'31"E
- 1. 54°12'48"N 015°22'04"E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

EA 14

Lateral limits (WGS-84):

- 1. 54°20'19"N 016°03'17"E
- 2. 54°18'00"N 016°25'00"E
- 3. 54°15'00"N 016°50'00"E
- 4. 53°58'00"N 016°50'00"E
- 5. 54°02'39"N 015°59'59"E
- 1. 54°20'19"N 016°03'17"E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

and

TSA 01 A, B, C; TSA 04 A, B, C, D, E, F, G; TSA 05 A, B, C, D, E; TSA 09 A, B, C, D (above FL 95); TSA 16 A, B, D, F

according to AIP Poland.

4. WŁADZE ODPOWIEDZIALNE ZA ORGANIZACJĘ ĆWICZENIA

Organizator ćwiczenia:

Centrum Operacji Powietrznych

Kontakt:

Pion Planowania Operacji:

Tel.: +48-22-682-8511

Faks: +48-22-682-8594

Pion Działań Bieżących:

Tel.: +48-22-682-8766

Faks: +48-22-682-8467

5. UTRZYMYWANIE ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ

- 5.1 Załogi wykonujące loty powyżej FL 95 poza rejonami ćwiczenia (EA) będą utrzymywać łączność radiową z odpowiednimi sektorami OAT kontroli obszaru:

Sektor OAT ZACHÓD:

Znak wywoławczy: WARSZAWA RADAR

Częstotliwość: 339,850 MHz, 139,000 MHz,
278,600 MHz.

Sektor OAT WSCHÓD:

Znak wywoławczy: WARSZAWA RADAR

Częstotliwość: 397,225 MHz, 138,000 MHz,
143,500 MHz.

- 5.2 Załogi wykonujące loty w wydzielonych rejonach EA, TSA, EP D będą utrzymywać łączność radiową z odpowiednim terytorialnie organem dowodzenia Polskich Sił Powietrznych i/lub AWACS.

6. ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO

- 6.1 Przeloty samolotów z lotnisk bazowania do rejonów ćwiczenia (EA) i z powrotem będą wykonywane zgodnie z planami lotu (FPL).
- 6.2 Załogi statków powietrznych uczestniczących w ćwiczeniu mają obowiązek omijania aktywnych stref niebezpiecznych (EP D) nie wykorzystywanych podczas ćwiczenia oraz stref zakazanych (EP P) i ograniczonych (EP R).
- 6.3 Ograniczenia (aktywne rejony EA, godziny oraz wysokości) będą obowiązywały zgodnie z opublikowanym Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
- 6.4 Ćwiczenie "Eagle Talon 05-2012" posiada priorytet w stosunku do rejonu EA 32.
- 6.5 Plany lotów załóg biorących udział w ćwiczeniu będą zawierały dopisek "Eagle Talon 05-2012".

4. AUTHORITIES RESPONSIBLE FOR ORGANIZATION OF EXERCISE

Exercise organizer:

Air Operations Centre

Contact:

Operations Planning Department:

Phone: +48-22-682-8511

Fax: +48-22-682-8594

Operations Department:

Phone: +48-22-682-8766

Fax: +48-22-682-8467

5. RADIO COMMUNICATION

- 5.1 Crews conducting flights above FL 95 outside the exercise areas (EAs) will maintain radio communication with respective OAT ACC sectors:

OAT WEST sector:

Call sign: WARSZAWA RADAR

Frequency: 339.850 MHz, 139.000 MHz,
278.600 MHz.

OAT EAST sector:

Call sign: WARSZAWA RADAR

Frequency: 397.225 MHz, 138.000 MHz,
143.500 MHz.

- 5.2 Crews conducting flights within EA, TSA, EP D areas will maintain radio communication with the appropriate command post of the Polish Air Force and/or AWACS.

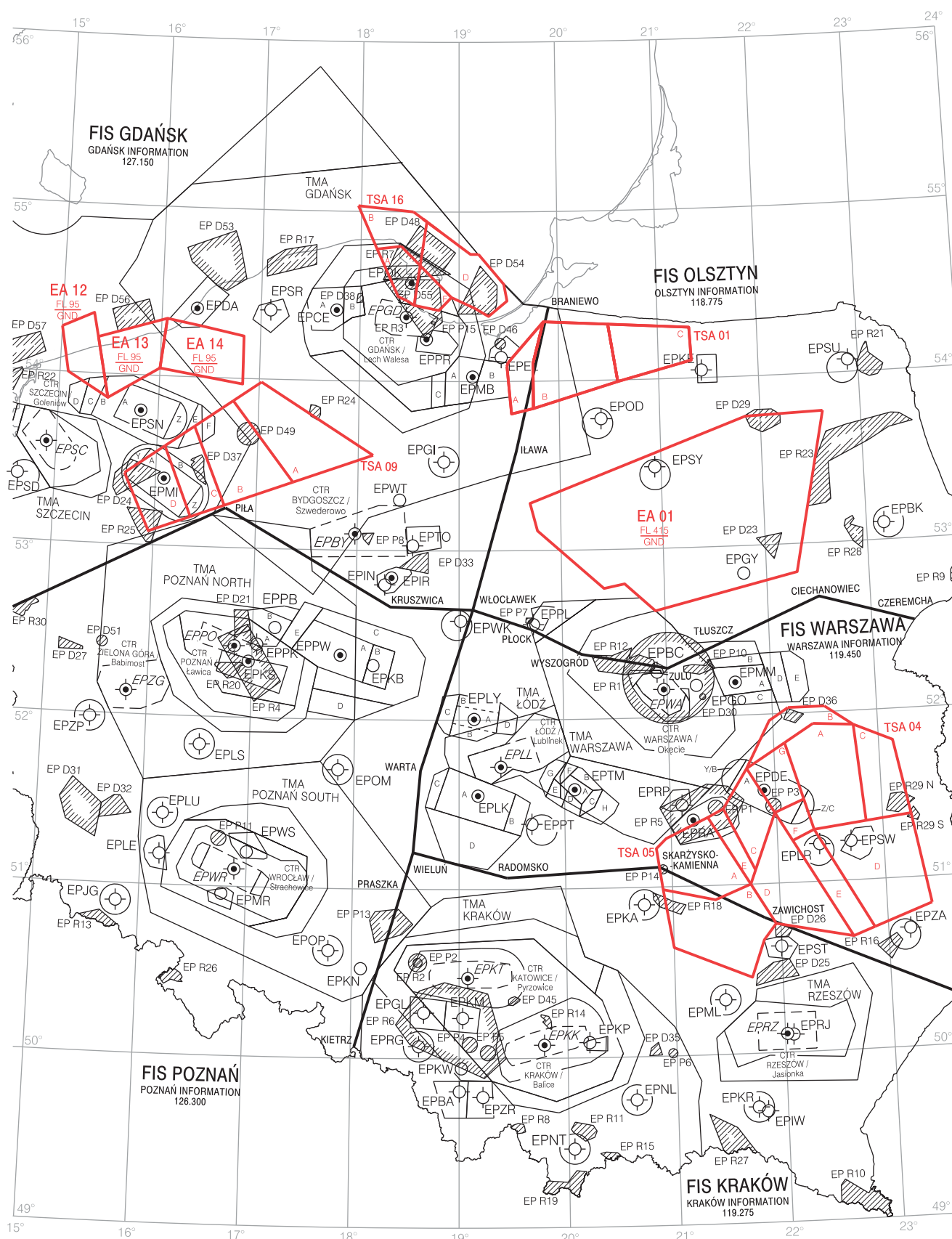
6. ORGANIZATION OF AIR TRAFFIC

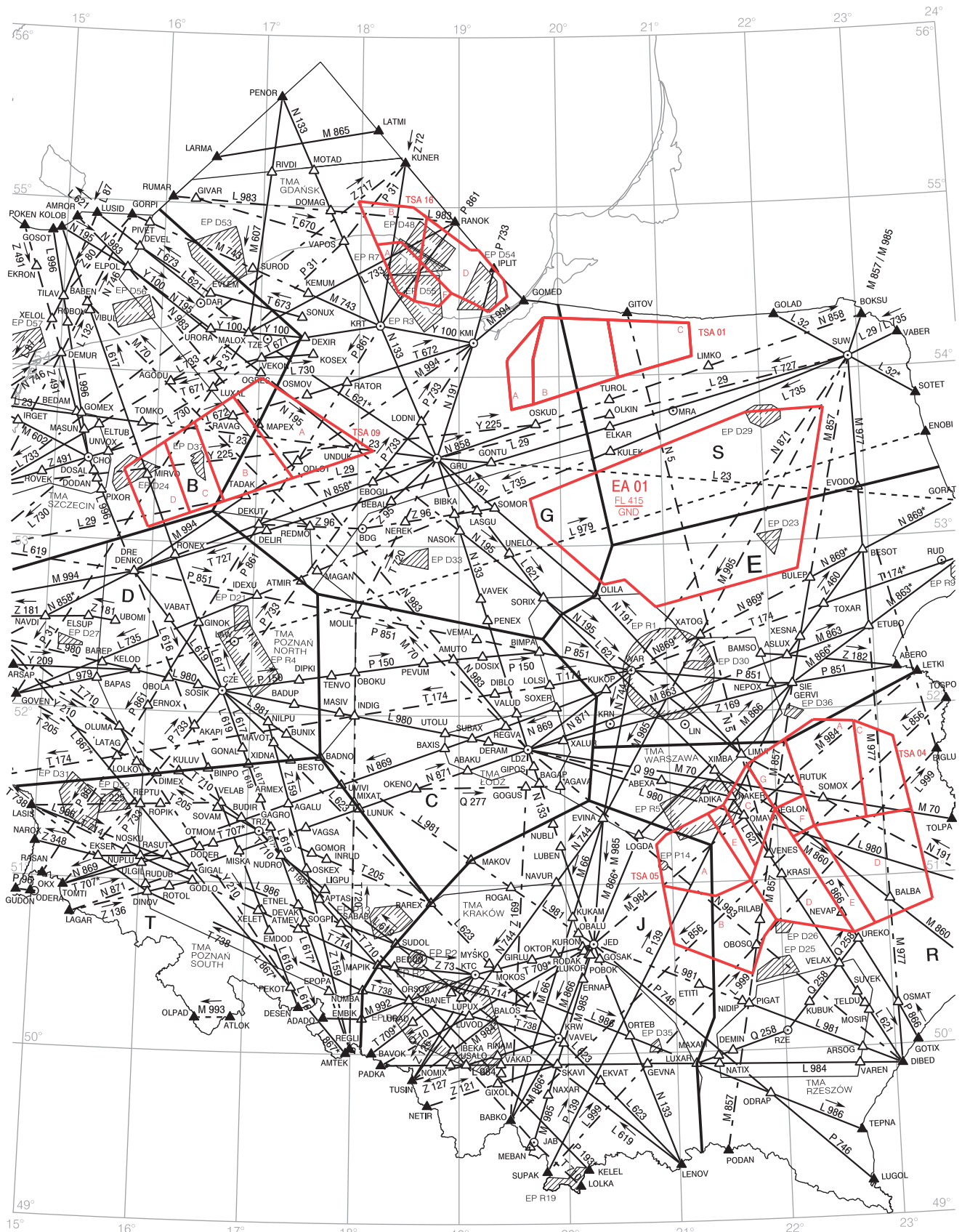
- 6.1 Flights from aerodromes to the exercise areas (EAs) and back will be conducted according to flight plans (FPL).
- 6.2 Crews participating in the exercise are to avoid active danger areas (EP D) not used during the exercise as well as prohibited (EP P) and restricted (EP R) areas.
- 6.3 Restrictions (active EAs, times and altitudes) will be in force according to the published Airspace Use Plan (AUP).
- 6.4 Priority is assigned to the "Eagle Talon 05-2012" exercise in relation to EA 32.
- 6.5 Flight plans of crews participating in the exercise will contain the remark "Eagle Talon 05-2012".

-
- | | |
|---|---|
| <p>6.6 Loty statków powietrznych w rejonach EA wydzielonych na potrzeby ćwiczenia "Eagle Talon 05-2012" mają odbywać się zgodnie z ENR 2.2.2-3 (punkt 7.7).</p> <p>6.7 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło "GARDA" oraz o statusie HOSP, SAR, EMER w rejonach EA wydzielone dla ćwiczenia "Eagle Talon 05-2012" należy koordynować z Dyżurną Służbą Operacyjną Centrum Operacji Powietrznych, tel.: +48-22-682-8371.</p> <p>6.8 Rejon ćwiczenia będą zamawiane w AMC Polska przez Centrum Operacji Powietrznych.</p> <p>7. INFORMACJE DODATKOWE</p> <p>7.1 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności rejonów ćwiczenia będą dostępne w AMC Polska (ASM 3), tel.: +48-22-574-5735.</p> | <p>6.6 Flights of the aircraft within the EAs dedicated to the "Eagle Talon 05-2012" exercise shall be conducted according to ENR 2.2.2-3 (point 7.7).</p> <p>6.7 Entry of "GARDA" flights conducted for public order enforcement and HOSP, SAR, EMER flights to EAs designated for the "Eagle Talon 05-2012" exercise is to be coordinated with the Senior Duty Officer of Air Operations Centre, phone: +48-22-682-8371.</p> <p>6.8 The exercise areas will be ordered by the Air Operations Centre in AMC Poland.</p> <p>7. ADDITIONAL INFORMATION</p> <p>7.1 Detailed information on the activity of the exercise areas will be available from AMC Poland (ASM 3), phone: +48-22-574-5735.</p> |
|---|---|

- KONIEC -

- END -







MIL SUP 04/12 (MIL ENR 5)

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5610, **Fax:** +48-22-574-5619, **AFS:** EPWWYOYX
NOTAM Office: +48-22-574-7174, **Fax:** +48-22-574-7179,
AFS: EPWWYNYX
E-mail: ais.poland@pansa.pl, **www:** <http://www.ais.pansa.pl>

Obowiązuje od / Effective from

07 MAY 2012

Obowiązuje do / Effective to

14 SEP 2012

SKOKI SPADOCHRONOWE – POWIDZ (EPPW)

1. TERMINY

2012-05-07 do 2012-05-11
2012-05-14 do 2012-05-18
2012-07-30 do 2012-08-03
2012-09-03 do 2012-09-07
2012-09-10 do 2012-09-14

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni
Powietrznej (AUP).

3. REJON SKOKÓW

EA 31

Granice poziome (WGS-84):

1. 52°35'06"N 017°35'35"E
2. 52°26'39"N 018°10'25"E
3. 52°13'12"N 018°04'12"E
4. 52°18'32"N 017°38'11"E
5. 52°24'44"N 017°23'00"E
1. 52°35'06"N 017°35'35"E

Granice pionowe:

Dolna granica: 1050 m (3500 ft) AMSL
Górna granica: FL 145

Planowany czas aktywności (UTC):

0600 - 1900

PARACHUTE JUMPS – POWIDZ (EPPW)

1. DATES

2012-05-07 to 2012-05-11
2012-05-14 to 2012-05-18
2012-07-30 to 2012-08-03
2012-09-03 to 2012-09-07
2012-09-10 to 2012-09-14

3. TIME (UTC)

According to the Airspace Use Plan (AUP).

4. PARACHUTE JUMPING AREA

EA 31

Lateral limits (WGS-84):

1. 52°35'06"N 017°35'35"E
2. 52°26'39"N 018°10'25"E
3. 52°13'12"N 018°04'12"E
4. 52°18'32"N 017°38'11"E
5. 52°24'44"N 017°23'00"E
1. 52°35'06"N 017°35'35"E

Vertical limits:

Lower limit: 1050 m (3500 ft) AMSL
Upper limit: FL 145

Planned time of activity (UTC):

0600 - 1900

oraz

MATZ EPPW sektor A.

and

sector A of EPPW MATZ.**4. WŁADZE ODPOWIEDZIALNE ZA ORGANIZACJĘ**

Jednostka Wojskowa 4210

Tel.: +48-519-038-318

5. AUTHORITIES RESPONSIBLE FOR ORGANIZATION

Military Unit 4210

Phone: +48-519-038-318

5. INFORMACJE DODATKOWE

5.1 Rejon skoków EA 31 będzie zamawiany w AMC Polska (faks: +48-22-574-5738, e-mail: amc.poland@pansa.pl) przez organizatora zgodnie z procedurami zamawiania elementów przestrzeni powietrznej opublikowanymi w AIP Polska - ENR 2.2.3.

5.2 TRA 50 posiada priorytet w stosunku do EA 31.

5.3 Ograniczenia w ruchu lotniczym będą obowiązywać w godzinach i na wysokościach opublikowanych w Planie Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

5.4 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności rejonu EA 31 będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5731, +48-22-574-5735.

7. ADDITIONAL INFORMATION

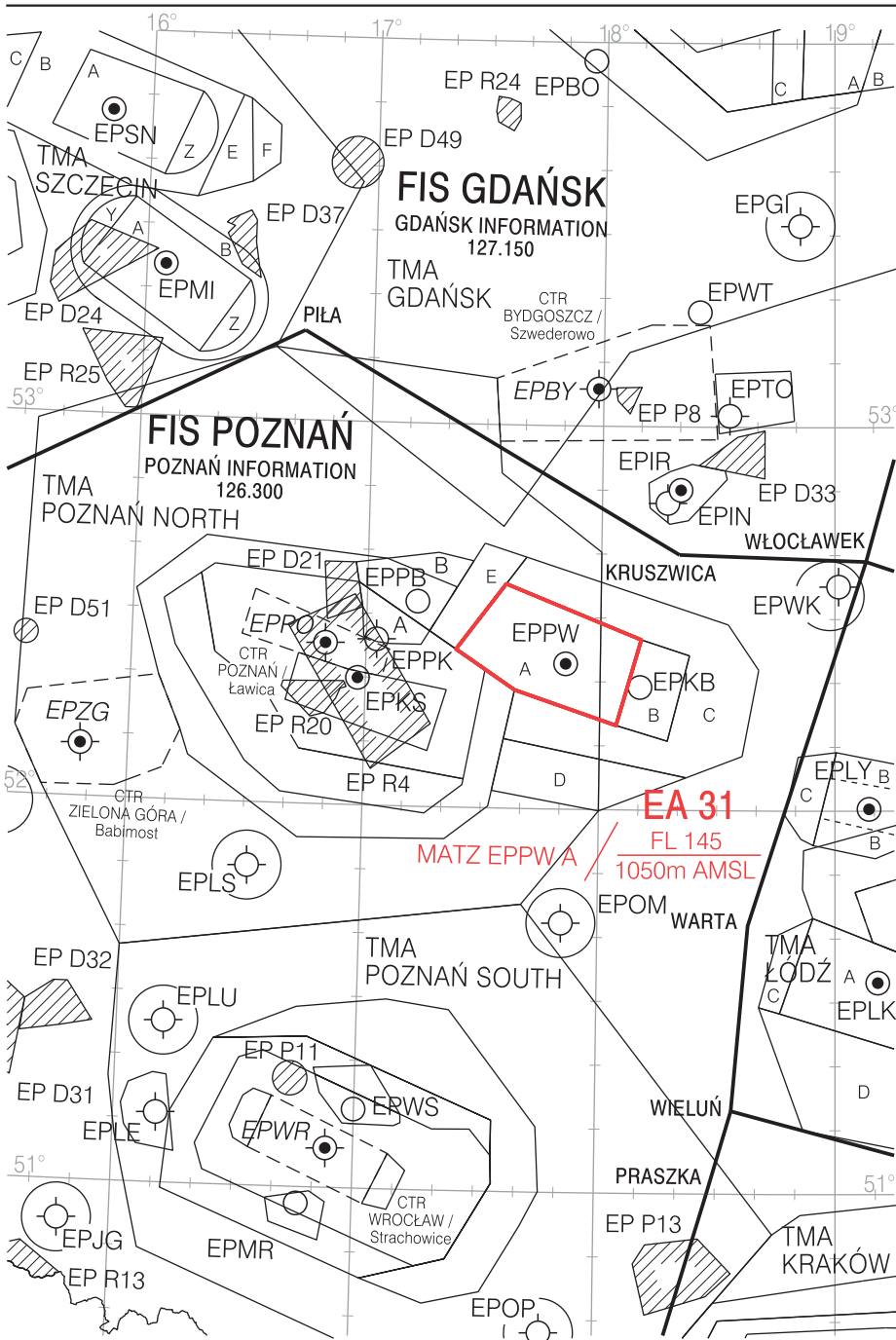
5.1 Jumping area EA 31 will be ordered by the organizer in AMC Poland (fax: +48-22-574-5738, e-mail: amc.poland@pansa.pl) in accordance with procedures for ordering airspace elements published in AIP Poland - ENR 2.2.3.

5.2 TRA 50 has priority over EA 31.

5.3 Times, heights and altitudes at which restrictions are to be applied will be published in the Airspace Use Plan (AUP).

5.4 Detailed information on activity of EA 31 will be available at AMC Poland, phone: +48-22-574-5731, +48-22-574-5735.

- KONIEC -**- END -**



FIS SECTORS

CHART NOT TO SCALE



02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5610, Fax: +48-22-574-5619,
AFS: EPWWYOYX
NOTAM Office: +48-22-574-7174, Fax: +48-22-574-7179,
AFS: EPWWYNYX
E-mail: ais.poland@pansa.pl,
www: http://www.ais.pansa.pl

MIL AIP AIRAC AMDT 016

Obowiązuje od / Effective from

03 MAY 2012

1) ZAWARTOŚĆ ZMIANY:

MIL GEN:

- aktualizacja wykazu dostępnych map lotniczych,
- zmiany edytorskie.

MIL ENR:

- wprowadzenie nowych informacji dotyczących przepisów wykonywania lotów OAT,
- aktualizacja zapisów o trasach dolotowych w strefie RMZ,
- aktualizacja zapisów dotyczących stref TSA, TRA, tras TFR oraz LTMA GDANSK.

MIL AD:

- aktualizacja mapy operacyjnej do lotów z widocznością dla lotniska ŁĘCZYCA (EPLY).

1) AMENDMENT CONTENTS:

MIL GEN:

- update of the list of aeronautical charts available,
- editorial changes.

MIL ENR:

- introduction of new information on regulations for OAT flights,
- update of the information on arrival routes within the RMZ,
- update of the information on TSAs, TRAs, TFRs and GDANSK LTMA.

MIL AD:

- update of the Visual Operation Chart for ŁĘCZYCA aerodrome (EPLY).

2) USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY REMOVE THE FOLLOWING PAGES

MIL_GEN

MIL_GEN 0.1-1	15 DEC 2011 011
MIL_GEN 0.3-1	08 MAR 2012 014
MIL_GEN 0.4-1	05 APR 2012 015
MIL_GEN 0.4-2	05 APR 2012 015
MIL_GEN 0.4-3	05 APR 2012 015
MIL_GEN 0.4-4	05 APR 2012 015
MIL_GEN 0.4-5	05 APR 2012 015

2) WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY INSERT THE FOLLOWING PAGES

MIL_GEN 0.1-1	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.3-1	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-1	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-2	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-3	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-4	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-5	03 MAY 2012 016

2) **WŁĄCZYĆ** NASTĘPUJĄCE STRONY
INSERT THE FOLLOWING PAGES

MIL_GEN 0.4-6	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-7	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-8	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-9	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 3.2-4	03 MAY 2012 016

MIL_ENR 1.15-1	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-2	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-3	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-4	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-5	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-6	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-7	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-8	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-9	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-10	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-11	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-12	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-13	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-14	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-15	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-16	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-17	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-18	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-19	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-20	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-21	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-22	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-3	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-4	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-15	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-16	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-17	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-18	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-19	03 MAY 2012 016

2) **USUNĄĆ** NASTĘPUJĄCE STRONY
REMOVE THE FOLLOWING PAGES

MIL_ENR 2.1-20	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-21	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-22	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-23	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-24	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-25	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-26	08 MAR 2012 014

-----	-----
MIL_ENR 2.2.2-3	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2-4	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2-5	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.2-6	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.2-7	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2.1-1	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2.1-3	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.2.2.1-4	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2.1-5	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2.1-6	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2.1-7	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2.1-8	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2.1-9	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.2.2.1-10	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.2.2.1-11	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.2.2.1-12	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.2.2.1-13	10 MAR 2011 002
MIL_ENR 2.2.2.1-14	10 MAR 2011 002
MIL_ENR 2.2.2.1-15	10 MAR 2011 002
MIL_ENR 2.2.2.2-1	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.2.3-1	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.2.3-2	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2.3-3	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2.3-4	07 APR 2011 003
MIL_ENR 2.2.2.3-5	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2.3-6	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2.3-7	09 FEB 2012 013

2) **WŁACZYĆ** NASTĘPUJĄCE STRONY
INSERT THE FOLLOWING PAGES

MIL_ENR 2.1-20	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-21	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-22	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-23	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-24	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-25	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-26	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-27	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2-3	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2-4	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2-5	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2-6	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2-7	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-1	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-3	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-4	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-5	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-6	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-7	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-8	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-9	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-10	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-11	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-12	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-13	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-14	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-15	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.2-1	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-1	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-2	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-3	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-4	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-5	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-6	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-7	03 MAY 2012 016

**2) USUNĄĆ NASTĘPUJĄCE STRONY
REMOVE THE FOLLOWING PAGES**

MIL_ENR 2.2.2.3-8	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 2.2.2.3-10	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 2.2.2.3-11	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 2.2.2.3-13	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2.3-15	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 5.2.1-14	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 5.2.4-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.2.5-6	13 JAN 2011 000

**2) WŁĄCZYĆ NASTĘPUJĄCE STRONY
INSERT THE FOLLOWING PAGES**

MIL_ENR 2.2.2.3-8	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-10	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-11	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-13	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-15	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 5.2.1-14	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 5.2.4-1	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 5.2.5-6	03 MAY 2012 016

MIL_AD 4

MIL_AD 4 EPLY 7-3-1	05 APR 2012 015
---------------------	-----------------

MIL_AD 4 EPLY 7-3-1	03 MAY 2012 016
---------------------	-----------------

3) NASTĘPUJĄCE NOTAM SĄ WPROWADZONE DO MIL AIP POLSKA TĄ ZMIANĄ:
NIL.

4) NASTĘPUJĄCE SUPLEMENTY SĄ NINIEJSZYM SKASOWANE: PATRZ MIL GEN 0.3.

5) AIC POZOSTAJĄCE W MOCY: NIL.

6) POPRAWKI RĘCZNE: MIL GEN 0.5-1.

7) ZAZNACZYĆ WPROWADZENIE ZMIANY NA STRONIE MIL GEN 0.2-1.

3) THE FOLLOWING NOTAM ARE INCORPORATED INTO MIL AIP POLAND WITH THIS AMENDMENT:
NIL.

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

5) THE AIC REMAINING IN FORCE: NIL.

6) HAND AMENDMENTS: MIL GEN 0.5-1.

7) RECORD THE ENTRY OF THE AMENDMENT ON PAGE MIL GEN 0.2-1.

KONIEC**END**

CZĘŚĆ 1 - INFORMACJE OGÓLNE (GEN) PART 1 - GENERAL (GEN)

MIL GEN 0.1

WSTĘP PREFACE

MIL AIP publikowany jest przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej we współpracy z Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego SZ RP.

Oddział Informacji i Procedur Lotniczych Szefostwa SRL SZ RP jest odpowiedzialny za zbieranie i dostarczanie do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej danych lotniczych w zakresie lotnisk wojskowych.

MIL AIP zawiera informacje ogólne o przepisach i zasadach wykonywania lotów przez lotnictwo wojskowe.

Publikacja ta nie jest w pełni zgodna ze standardami i zalecanymi praktykami zawartymi w Załączniku 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – Służby informacji lotniczej.

MIL AIP składa się z następujących części:

MIL GEN

MIL ENR

MIL AD 4.

W części MIL GEN przedstawiono informacje ogólne niezbędne do wykonywania lotów przez lotnictwo wojskowe.

Część MIL ENR zawiera podstawowe informacje dotyczące przestrzeni powietrznej w FIR WARSZAWA oraz ogólne informacje dotyczące wykonywania lotów z widocznością i przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

Do MIL AIP wydawane są oddzielne Zmiany, Suplementy i poprawki ręczne. Informacje kwalifikujące się do publikacji za pomocą Suplementu, a dotyczące lotnisk cywilnych oraz operacji lotnictwa cywilnego dostępne są w Suplementach do AIP Polska. Wszystkie zmiany i aktualizacje wprowadzane są zgodnie z cyklem AIRAC.

W trakcie edycji i składania MIL AIP szczególną uwagę przywiązuje się do dokładnego i poprawnego przekazywania informacji.

MIL AIP is published by the Polish Air Navigation Services Agency (PANSa) in cooperation with the Military Air Traffic Service Office of the Polish Armed Forces.

The Aeronautical Publication and Procedures Design Branch of the Military Air Traffic Service Office (Polish Armed Forces) is responsible for collecting and providing PANSa with aeronautical data related to military aerodromes.

MIL AIP contains general information on regulations and flight rules applicable to military aviation.

The publication does not fully conform to the Standards and Recommended Practices of Annex 15 to the Convention on International Civil Aviation – Aeronautical Information Services.

MIL AIP consists of the following parts:

MIL GEN

MIL ENR

MIL AD 4.

General information necessary for military aviation to carry out flights is presented in the MIL GEN part.

The MIL ENR part contains basic information on the WARSZAWA FIR airspace and general information related to Visual Flight Rules and Instrument Flight Rules.

MIL AIP is updated by means of separate MIL AIP Amendments, MIL AIP Supplements and Hand Amendments. Information qualifying for publication as a Supplement and concerning civil aerodromes and civil flight operations is available in Supplements to AIP Poland. Any amendments and updates are incorporated into MIL AIP in accordance with the AIRAC system.

During the edition and compilation of MIL AIP, particular attention is taken to ensure accurate and precise information transfer.

**MIL GEN 0.3 WYKAZ SUPLEMENTÓW DO MIL AIP
RECORD OF MIL AIP SUPPLEMENTS**

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział Chapter	Ważny od Valid from	Ważny do Valid to
01/12	Trening systemu OPL Marynarki Wojennej Training of the Navy Air Defence System	MIL ENR 5	08 MAR 2012	06 DEC 2012
03/12	Ćwiczenie wojskowe "EAGLE TALON 05-2012" "EAGLE TALON 05-2012" military exercise	MIL ENR 5	23 MAY 2012	24 MAY 2012
04/12	Skoki spadochronowe – POWIDZ (EPPW) Parachute jumps – POWIDZ (EPPW)	MIL ENR 5	07 MAY 2012	14 SEP 2012

STRONA WOLNA

INTENTIONALLY LEFT BLANK

MIL_GEN 0.4 WYKAZ KONTROLNY STRON MIL AIP CHECKLIST OF MIL AIP PAGES

UWAGA numery stron zapisane drukiem wytłuszczonym są wprowadzone zmianą AIRAC.

REMARK page numbers printed in bold are introduced by an AIRAC Amendment.

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_GEN	
MIL_GEN 0.1-1	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.1-2	15 DEC 2011 011
MIL_GEN 0.2-1	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 0.3-1	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-1	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-2	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-3	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-4	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-5	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-6	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-7	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-8	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.4-9	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 0.5-1	08 MAR 2012 014
MIL_GEN 0.5-2	08 MAR 2012 014
MIL_GEN 0.6-1	09 FEB 2012 013
MIL_GEN 1.1-1	09 FEB 2012 013
MIL_GEN 2.1-1	09 FEB 2012 013
MIL_GEN 2.1-2	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.1-3	12 JAN 2012 012
MIL_GEN 2.1-4	12 JAN 2012 012
MIL_GEN 2.2-1	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-2	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-3	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-4	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-5	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-6	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-7	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-8	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-9	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-10	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-11	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-12	02 JUN 2011 005

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_GEN 2.2-13	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-14	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-15	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-16	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-17	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-18	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-19	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-20	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-21	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-22	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-23	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-24	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-25	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-26	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-27	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-28	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-29	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-30	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-31	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-32	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-33	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-34	15 DEC 2011 011
MIL_GEN 2.2-35	15 DEC 2011 011
MIL_GEN 2.2-36	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-37	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-38	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.2-39	02 JUN 2011 005
MIL_GEN 2.3-1	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.3-2	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.3-3	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.3-4	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.3-5	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.4-1	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.4-2	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.5-1	13 JAN 2011 000

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_GEN 2.5-2	20 OCT 2011 010
MIL_GEN 2.5-3	20 OCT 2011 010
MIL_GEN 2.5-4	20 OCT 2011 010
MIL_GEN 2.6-1	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.6-2	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.6-3	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.6-4	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.6-5	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.6-6	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.7-1	05 APR 2012 015
MIL_GEN 2.7-2	05 APR 2012 015
MIL_GEN 2.7.1-1	05 APR 2012 015
MIL_GEN 2.7.1-2	05 APR 2012 015
MIL_GEN 2.7.2-1	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 2.7.2-2	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.1-1	09 FEB 2012 013
MIL_GEN 3.1-2	15 DEC 2011 011
MIL_GEN 3.2-1	09 FEB 2012 013
MIL_GEN 3.2-2	08 MAR 2012 014
MIL_GEN 3.2-3	05 APR 2012 015
MIL_GEN 3.2-4	03 MAY 2012 016
MIL_GEN 3.2-5	08 MAR 2012 014
MIL_GEN 3.3-1	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.3-2	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.3-3	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.3-4	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.3-5	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.4-1	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.4-2	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.5-1	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.5-2	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.5-3	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.5-4	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.6-0	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.6-1	09 FEB 2012 013
MIL_GEN 3.6-2	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.6-3	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.6-4	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.6-5	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.6-6	13 JAN 2011 000
MIL_GEN 3.6-7	13 JAN 2011 000

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_ENR	
MIL_ENR 0.1-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 0.6-1	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 0.6-2	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 1.1-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.1-2	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 1.1-3	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 1.1-4	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 1.2-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.2-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.2-3	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 1.2-4	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 1.2-5	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.2-6	05 MAY 2011 004
MIL_ENR 1.2-7	05 MAY 2011 004
MIL_ENR 1.2-8	05 MAY 2011 004
MIL_ENR 1.3-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.3-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.3-3	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.3-4	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.4-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.4-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.4-3	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.5-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.6-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.7-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.7-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.7-3	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.8-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.8-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.8-3	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.8-4	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.8-5	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.8-6	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.8-7	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.9-1	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 1.10-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.10-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.10-3	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.10-4	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.10-5	28 JUL 2011 007
MIL_ENR 1.10-6	13 JAN 2011 000

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_ENR 1.10-7	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.10-8	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.11-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.12-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.13-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.14-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.14-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 1.15-1	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-2	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-3	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-4	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-5	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-6	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-7	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-8	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-9	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-10	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-11	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-12	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-13	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-14	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-15	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-16	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-17	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-18	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-19	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-20	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-21	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15-22	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 1.15.6-1	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-1	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-2	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-3	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-4	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-5	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-6	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-7	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-8	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-9	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-10	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-11	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-12	08 MAR 2012 014

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_ENR 2.1-13	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-14	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.1-15	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-16	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-17	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-18	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-19	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-20	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-21	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-22	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-23	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-24	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-25	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-26	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.1-27	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.1-1	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.1-2	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.1-3	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.1-4	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.1-5	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.1-6	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.1-7	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2-0	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2-1	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.2-2	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.2-3	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2-4	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2-5	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2-6	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2-7	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2-8	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.2.1-1	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-2	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 2.2.2.1-3	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-4	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-5	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-6	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-7	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-8	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-9	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-10	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-11	03 MAY 2012 016

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_ENR 2.2.2.1-12	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-13	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-14	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.1-15	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.2-1	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-1	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-2	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-3	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-4	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-5	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-6	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-7	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-8	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-9	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 2.2.2.3-10	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-11	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-12	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 2.2.2.3-13	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-14	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 2.2.2.3-15	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 2.2.2.3-16	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 2.2.2.3-17	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 2.2.3-0	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.3-1	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 2.2.3-2	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 2.2.3-3	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 2.2.3-4	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 2.2.3-5	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.3-6	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.3-7	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.3-8	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.3-9	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.2.4-1	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.4-2	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.4-3	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.4-4	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.4-5	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.4-6	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.4-7	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.4-8	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.4-9	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.2.4-1-1	13 JAN 2011 000

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_ENR 2.2.4.1-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.2.4.1-3	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.2.4.1-4	10 FEB 2011 001
MIL_ENR 2.2.4.2-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.2.4.2-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.2.4.2-3	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.2.4.2-4	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.2.4.2-5	10 FEB 2011 001
MIL_ENR 2.2.4.3-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.2.4.3-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.2.4.3-3	10 FEB 2011 001
MIL_ENR 2.3.0-1	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.3.0-2	08 MAR 2012 014
MIL_ENR 2.3-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.4-0	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 2.4-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 2.4-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 3-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 4-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1-2	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 5.1-3	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1-4	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1-5	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.1-0	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.1-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.1-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.2-0	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.2-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.2-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.2-3	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.2-4	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.2-5	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.2-6	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.2-7	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.2-8	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.3-0	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.3-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.3-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.3-3	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.1.3-4	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.2.1-0	13 JAN 2011 000

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_ENR 5.2.1-1	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 5.2.1-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.2.1-3	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 5.2.1-4	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.2.1-5	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 5.2.1-6	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 5.2.1-7	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 5.2.1-8	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 5.2.1-9	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 5.2.1-10	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 5.2.1-11	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 5.2.1-12	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 5.2.1-13	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 5.2.1-14	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 5.2.1-15	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 5.2.1-16	09 FEB 2012 013
MIL_ENR 5.2.2-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.2.3-0	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 5.2.3.0-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.2.3.0-2	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 5.2.3.0-3	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.2.3.0-4	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.2.3-1	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 5.2.4-0	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 5.2.4-1	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 5.2.4-2	15 DEC 2011 011
MIL_ENR 5.2.5-0	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.2.5-1	10 FEB 2011 001
MIL_ENR 5.2.5-2	10 FEB 2011 001
MIL_ENR 5.2.5-3	30 JUN 2011 006
MIL_ENR 5.2.5-4	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.2.5-5	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.2.5-6	03 MAY 2012 016
MIL_ENR 5.2.5-7	20 OCT 2011 010
MIL_ENR 5.2.5-8	07 APR 2011 003
MIL_ENR 5.2.5-9	07 APR 2011 003
MIL_ENR 5.2.5-10	07 APR 2011 003
MIL_ENR 5.2.5-11	07 APR 2011 003
MIL_ENR 5.3.0-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.3.0-2	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.3.1-1	13 JAN 2011 000
MIL_ENR 5.3.1-2	13 JAN 2011 000

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_ENR 5.4-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD	
MIL_AD 0.1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 0.6-1	02 JUN 2011 005
MIL_AD 1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 1.1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 1.1-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 1.1-3	13 JAN 2011 000
MIL_AD 1.1-4	10 MAR 2011 002
MIL_AD 1.3-1	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4-0	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPCE 1-1	30 JUN 2011 006
MIL_AD 4 EPCE 1-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPCE 1-3	12 JAN 2012 012
MIL_AD 4 EPCE 1-4	30 JUN 2011 006
MIL_AD 4 EPCE 1-5	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPCE 1-6	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPCE 1-7	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPCE 1-8	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPCE 1-9	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPCE 1-10	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPCE 1-11	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPCE 1-12	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPCE 1-13	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPCE 1-1-1	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPCE 2-1-1	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPCE 6-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPCE 6-3-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPCE 7-3-1	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPDA 1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPDA 1-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPDA 1-3	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPDA 1-4	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPDA 1-5	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPDA 1-6	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPDA 1-7	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPDA 1-8	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPDA 1-9	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPDA 1-10	07 APR 2011 003

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_AD 4 EPDA 1-11	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPDA 1-12	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPDA 1-13	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPDA 1-1-1	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPDA 2-1-1	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPDA 6-3-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPDA 6-3-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPDA 7-3-1	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPDE 1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPDE 1-2	10 MAR 2011 002
MIL_AD 4 EPDE 1-3	10 MAR 2011 002
MIL_AD 4 EPDE 1-4	10 MAR 2011 002
MIL_AD 4 EPDE 1-5	10 MAR 2011 002
MIL_AD 4 EPDE 1-6	10 MAR 2011 002
MIL_AD 4 EPDE 1-7	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPDE 1-8	10 MAR 2011 002
MIL_AD 4 EPDE 1-9	10 MAR 2011 002
MIL_AD 4 EPDE 1-10	10 MAR 2011 002
MIL_AD 4 EPDE 1-11	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPDE 1-12	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPDE 1-13	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPDE 1-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPDE 2-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPDE 6-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPDE 6-3-1	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPDE 6-3-2	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPDE 6-3-3	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPDE 6-3-4	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPDE 6-8-1	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPDE 6-8-2	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPDE 7-3-1	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPIR 1-1	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPIR 1-2	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPIR 1-3	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPIR 1-4	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPIR 1-5	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPIR 1-6	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPIR 1-7	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPIR 1-8	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPIR 1-9	30 JUN 2011 006

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_AD 4 EPIR 1-10	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPIR 1-11	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPIR 1-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPIR 2-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPIR 6-3-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPIR 7-3-1	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPKS 1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPKS 1-2	30 JUN 2011 006
MIL_AD 4 EPKS 1-3	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPKS 1-4	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPKS 1-5	10 MAR 2011 002
MIL_AD 4 EPKS 1-6	10 MAR 2011 002
MIL_AD 4 EPKS 1-7	10 MAR 2011 002
MIL_AD 4 EPKS 1-8	10 MAR 2011 002
MIL_AD 4 EPKS 1-9	10 MAR 2011 002
MIL_AD 4 EPKS 1-10	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPKS 1-11	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPKS 1-12	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPKS 1-13	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPKS 1-14	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPKS 1-15	25 AUG 2011 008
MIL_AD 4 EPKS 1-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPKS 2-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPKS 4-1-1	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPKS 4-1-2	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPKS 4-1-3	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPKS 4-1-4	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPKS 5-1-1	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPKS 5-1-2	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPKS 6-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPKS 6-1-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPKS 6-3-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPKS 6-8-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPKS 6-8-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPKS 6-9-1	25 AUG 2011 008
MIL_AD 4 EPKS 7-3-1	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPLK 1-1	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPLK 1-2	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPLK 1-3	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPLK 1-4	13 JAN 2011 000

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_AD 4 EPLK 1-5	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPLK 1-6	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPLK 1-7	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPLK 1-8	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPLK 1-9	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPLK 1-10	12 JAN 2012 012
MIL_AD 4 EPLK 1-11	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPLK 1-12	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPLK 1-13	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPLK 1-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPLK 2-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPLK 6-1-1	12 JAN 2012 012
MIL_AD 4 EPLK 6-1-2	30 JUN 2011 006
MIL_AD 4 EPLK 6-3-1	12 JAN 2012 012
MIL_AD 4 EPLK 6-8-1	30 JUN 2011 006
MIL_AD 4 EPLK 6-8-2	30 JUN 2011 006
MIL_AD 4 EPLK 7-3-1	12 JAN 2012 012
MIL_AD 4 EPLY 1-1	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPLY 1-2	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPLY 1-3	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPLY 1-4	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPLY 1-5	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPLY 1-6	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPLY 1-7	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPLY 1-8	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPLY 1-9	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPLY 1-10	05 APR 2012 015
MIL_AD 4 EPLY 1-11	05 APR 2012 015
MIL_AD 4 EPLY 1-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPLY 2-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPLY 6-3-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPLY 6-9-1	05 APR 2012 015
MIL_AD 4 EPLY 6-9-2	05 APR 2012 015
MIL_AD 4 EPLY 7-3-1	03 MAY 2012 016
MIL_AD 4 EPMB 1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMB 1-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMB 1-3	30 JUN 2011 006
MIL_AD 4 EPMB 1-4	30 JUN 2011 006
MIL_AD 4 EPMB 1-5	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPMB 1-6	30 JUN 2011 006

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_AD 4 EPMB 1-7	30 JUN 2011 006
MIL_AD 4 EPMB 1-8	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPMB 1-9	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPMB 1-10	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPMB 1-11	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPMB 1-12	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPMB 1-13	25 AUG 2011 008
MIL_AD 4 EPMB 1-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMB 2-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMB 6-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMB 6-3-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMB 6-8-1	25 AUG 2011 008
MIL_AD 4 EPMB 6-8-2	25 AUG 2011 008
MIL_AD 4 EPMB 7-3-1	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPMI 1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMI 1-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMI 1-3	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMI 1-4	12 JAN 2012 012
MIL_AD 4 EPMI 1-5	12 JAN 2012 012
MIL_AD 4 EPMI 1-6	12 JAN 2012 012
MIL_AD 4 EPMI 1-7	12 JAN 2012 012
MIL_AD 4 EPMI 1-8	12 JAN 2012 012
MIL_AD 4 EPMI 1-9	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPMI 1-10	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPMI 1-11	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPMI 1-12	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPMI 1-13	25 AUG 2011 008
MIL_AD 4 EPMI 1-1-1	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPMI 2-1-1	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPMI 6-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMI 6-3-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMI 6-8-1	25 AUG 2011 008
MIL_AD 4 EPMI 6-8-2	25 AUG 2011 008
MIL_AD 4 EPMI 7-3-1	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPMM 1-1	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPMM 1-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMM 1-3	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPMM 1-4	10 FEB 2011 001
MIL_AD 4 EPMM 1-5	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPMM 1-6	10 FEB 2011 001

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_AD 4 EPMM 1-7	10 FEB 2011 001
MIL_AD 4 EPMM 1-8	10 FEB 2011 001
MIL_AD 4 EPMM 1-9	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPMM 1-10	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPMM 1-11	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPMM 1-12	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPMM 1-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMM 2-1-1	10 FEB 2011 001
MIL_AD 4 EPMM 6-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMM 6-1-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMM 6-3-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMM 6-8-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPMM 7-3-1	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPOK 1-1	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-2	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-3	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-4	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-5	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-6	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-7	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-8	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-9	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-10	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-11	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-12	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-13	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-14	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-15	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPOK 1-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPOK 2-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPOK 2-1-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPOK 6-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPOK 6-3-1	28 JUL 2011 007
MIL_AD 4 EPOK 6-3-2	28 JUL 2011 007
MIL_AD 4 EPOK 6-8-1	28 JUL 2011 007
MIL_AD 4 EPOK 6-8-2	28 JUL 2011 007
MIL_AD 4 EPOK 6-8-3	28 JUL 2011 007
MIL_AD 4 EPOK 7-3-1	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPPR 1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPR 1-2	13 JAN 2011 000

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_AD 4 EPPR 1-3	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPR 1-4	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPR 1-5	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPR 1-6	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPR 1-7	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPR 1-8	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPR 1-9	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPR 1-10	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPR 1-11	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPPR 1-12	05 MAY 2011 004
MIL_AD 4 EPPR 1-13	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPPR 1-14	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPPR 1-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPR 2-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPR 6-3-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPR 6-3-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPR 7-3-1	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPPW 1-1	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPPW 1-2	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPPW 1-3	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPPW 1-4	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPPW 1-5	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPPW 1-6	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPPW 1-7	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPPW 1-8	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPPW 1-9	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPPW 1-10	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPPW 1-11	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPPW 1-12	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPPW 1-13	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPPW 1-14	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPPW 1-15	09 FEB 2012 013
MIL_AD 4 EPPW 1-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPW 2-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPW 2-1-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPW 6-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPW 6-3-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPW 6-8-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPPW 7-3-1	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPRA 1-1	07 APR 2011 003

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_AD 4 EPRA 1-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPRA 1-3	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPRA 1-4	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPRA 1-5	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPRA 1-6	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPRA 1-7	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPRA 1-8	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPRA 1-9	20 OCT 2011 010
MIL_AD 4 EPRA 1-10	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPRA 1-11	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPRA 1-12	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPRA 6-3-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPRA 7-3-1	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPSN 1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPSN 1-2	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPSN 1-3	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPSN 1-4	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPSN 1-5	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPSN 1-6	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPSN 1-7	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPSN 1-8	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPSN 1-9	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPSN 1-10	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPSN 1-11	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPSN 1-12	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPSN 1-13	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPSN 1-14	02JUN 2011 005
MIL_AD 4 EPSN 1-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPSN 2-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPSN 6-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPSN 6-3-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPSN 7-3-1	08 MAR 2012 014
MIL_AD 4 EPTM 1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPTM 1-2	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPTM 1-3	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPTM 1-4	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPTM 1-5	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPTM 1-6	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPTM 1-7	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPTM 1-8	07 APR 2011 003

STRONA/PAGE	DATA/DATE
MIL_AD 4 EPTM 1-9	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPTM 1-10	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPTM 1-11	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPTM 1-12	07 APR 2011 003
MIL_AD 4 EPTM 1-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPTM 2-1-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPTM 6-3-1	13 JAN 2011 000
MIL_AD 4 EPTM 7-3-1	22 SEP 2011 009

STRONA WOLNA

INTENTIONALLY LEFT BLANK

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NUMER SERII SERIES NUMBER	NAZWA MAPY I/LUB NUMER CHART NAME AND/OR NUMBER		DATA INFORMACJI DATE OF AERONAUTICAL INFORMATION
1	2	3	4	5
1: 250 000		RADOM: NDB RWY 25 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPRA 6-3-1	13 JAN 2011
1: 250 000		ŚWIDWIN: ILS/DME RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPSN 6-1-1	13 JAN 2011
1: 250 000		NDB RWY 29 (CAT A/B/C/D/E)	MIL AD 4 EPSN 6-3-1	13 JAN 2011
1: 250 000		TOMASZÓW MAZOWIECKI: NDB RWY 29 (CAT A/B/C)	MIL AD 4 EPTM 6-3-1	13 JAN 2011
Visual Operation Chart				
1: 500 000		CEWICE	MIL AD 4 EPCE 7-3-1	08 MAR 2012
1: 500 000		DARŁOWO	MIL AD 4 EPDA 7-3-1	08 MAR 2012
1: 500 000		DĘBLIN	MIL AD 4 EPDE 7-3-1	05 MAY 2011
1: 500 000		INOWROCŁAW	MIL AD 4 EPIR 7-3-1	09 FEB 2012
1: 500 000		POZNĄŃ/Krzesiny	MIL AD 4 EPKS 7-3-1	08 MAR 2012
1: 500 000		ŁASK	MIL AD 4 EPLK 7-3-1	12 JAN 2012
1: 500 000		ŁĘCZYCA	MIL AD 4 EPLY 7-3-1	03 MAY 2012
1: 500 000		MALBORK	MIL AD 4 EPMB 7-3-1	08 MAR 2012
1: 500 000		MIROSLAWIEC	MIL AD 4 EPMI 7-3-1	08 MAR 2012
1: 500 000		MIŃSK MAZOWIECKI	MIL AD 4 EPMM 7-3-1	07 APR 2011
1: 500 000		OKSYWIE	MIL AD 4 EPOK 7-3-1	08 MAR 2012
1: 500 000		PRUSZCZ GDAŃSKI	MIL AD 4 EPPR 7-3-1	08 MAR 2012
1: 500 000		POWIDZ	MIL AD 4 EPPW 7-3-1	08 MAR 2012
1: 500 000		RADOM	MIL AD 4 EPRA 7-3-1	07 APR 2011
1: 500 000		ŚWIDWIN	MIL AD 4 EPSN 7-3-1	08 MAR 2012
1: 500 000		TOMASZÓW MAZOWIECKI	MIL AD 4 EPTM 7-3-1	22 SEP 2011

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS

1	3	4	5
Lokalizacja jednostek SAR w FIR WARSZAWA/ Locations of SAR units within WARSZAWA FIR 1: 6 000 000		MIL GEN 3.6-0	13 JAN 2011
Schemat stref TRA dla lotów próbných/ TRAs for test flights 1: 4 000 000		MIL ENR 1.15.6-1	08 MAR 2012
Strefy czasowo wydzielone (TSA)/ Temporary Segregated Areas (TSAs) Strefy czasowo rezerwowane (TRA)/ Temporary Reserved Areas (TRAs) Trasy dolotowe do stref (TFR)/ Feeding Routes (TFRs) 1: 4 000 000		MIL ENR 2.2.2-0	08 MAR 2012

**MIL ENR 1.15 PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTÓW OAT
REGULATIONS FOR OAT FLIGHTS****1. ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW OAT**

1.1 W operacyjnym ruchu lotniczym (OAT) obowiązuje utrzymywanie wysokości:

- w poziomach lotu (FL) - na i powyżej poziomu przejściowego według ciśnienia STD;
- bezwzględnej określonej w stopach (ft) według ciśnienia QNH – na i poniżej wysokości przejściowej.

1.2 W operacyjnym ruchu lotniczym (OAT) obowiązuje stosowanie czasu UTC.

1.3 W operacyjnym ruchu lotniczym (OAT) obowiązują zasady wynikające z klasyfikacji przestrzeni powietrznej opublikowane w AIP Polska.

1.4 Na każdy lot wojskowego statku powietrznego w przestrzeni kontrolowanej wymagane jest zezwolenie kontroli ruchu lotniczego przekazywane przez służby ATC:

- drogą telefoniczną do Lotniskowego Ośrodka Służb Ruchu Lotniczego (LOSRL) przed startem lub
- drogą radiową do dowódcy statku powietrznego podczas lotu.

1.5 Przelot wojskowego statku powietrznego jako OAT może być wykonany przez wydzielone dla potrzeb wojska i aktywne strefy/rejony TANGO lub EA za zgodą organizatora lotów w tych strefach lub właściwego organu dowodzenia i naprowadzania.

1.6 LOSRL uzgadnia każdy wylot z lotniska z:

- OAT ACC i ODN – dla lotów w przestrzeni kontrolowanej z wlotem do strefy;
- OAT ACC – dla lotów w przestrzeni kontrolowanej;
- ODN – dla lotów do stref przylegających do MATZ/MCTR.

1.7 Uzgodnienie zawiera:

- czas startu;
- czas wyjścia na PKO;
- segmenty strefy i czas wykonania zadania.

1. OAT FLIGHT RULES

1.1 Aircraft conducting OAT flights shall use:

- flight levels (FL) – at and above the transition level according to STD altimeter setting;
- altitude expressed in feet (ft) at and below the transition altitude according to QNH altimeter setting.

1.2 Aircraft conducting OAT flights shall use Coordinated Universal Time (UTC).

1.3 Aircraft conducting OAT flights shall apply the rules resulting from the airspace classification as published in AIP Poland.

1.4 Any military flight within controlled airspace requires an ATC clearance passed by ATC services:

- by phone to the Aerodrome ATS Unit before take-off or
- by radio to the aircraft commander in flight.

1.5 An overflight of military aircraft as OAT may be carried out through active TANGO or EA areas segregated for military purposes under the clearance of the organizer of flights or relevant command and control unit.

1.6 The Aerodrome ATS Unit shall agree each departure from the aerodrome with:

- OAT ACC and CRC – for flights within controlled airspace entering an area;
- OAT ACC – for flights within controlled airspace;
- CRC – for flights entering areas adjacent to MATZs/MCTR.

1.7 The agreement shall contain:

- take-off time;
- time of exit at PKO;
- area segments and duration of the task.

1.8 Kontroler LOSRL informuje Biuro Odbraw Załóg LOSRL o każdym starcie statku powietrznego.

1.9 Kontroler lotniska informuje Biuro Odbraw Załóg LOSRL o czasach startów i lądowań oraz rozsyła depesze startowe do zainteresowanych podmiotów.

2. LOTY Z PRĘDKOŚCIĄ NADDŹWIĘKOWĄ

2.1 Loty z prędkością naddźwiękową w przestrzeni kontrolowanej wykonywane są zgodnie z zapisami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące pod kontrolą ACC OAT.

2.2 Przekraczanie prędkości dźwięku i lot z prędkością naddźwiękową w przestrzeni kontrolowanej może być wykonywany po uzyskaniu zezwolenia ACC OAT.

2.3 Dowódca załogi informuje ACC OAT o rozpoczęciu i zakończeniu lotu z prędkością naddźwiękową (dotyczy również lotu próbnego).

3. LOTY GRUPOWE W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ

3.1 Loty grupowe w przestrzeni kontrolowanej odbywają się pod kontrolą ACC OAT.

3.2 ACC OAT nie zapewnia separacji i/lub bezpiecznych odległości pomiędzy statkami powietrznymi wykonującymi lot grupowy.

3.3 Loty grupowe wykonywane są w formacji:

- standardowej – wszystkie statki powietrzne utrzymują się w promieniu 1 NM i wysokości +/- 100 ft od prowadzącego;
- niestandardowej – wszystkie statki powietrzne jednego ugrupowania utrzymują się w zakresie 10 NM jeden za drugim w łańcuchu radiolokacyjnym na tym samym poziomie.

UWAGA

Podczas zniżania lub wznoszenia formacji niestandardowej samoloty mogą znajdować się na różnych wysokościach w jednej linii.

3.4 Kod transpondera w formacji standardowej może być włączony tylko w samolocie prowadzącego lub innym wyznaczonym ze składu grupy.

3.5 ACC OAT może wydać inne instrukcje dotyczące włączania transponderów.

1.8 The controller of the Aerodrome ATS Unit shall inform the ARO of the Aerodrome ATS Unit on any aircraft take-off.

1.9 The aerodrome controller shall inform the ARO of the Aerodrome ATS Unit on take-off and landing times and dispatch take-off messages to relevant units.

2. SUPERSONIC FLIGHTS

2.1 Supersonic flights within controlled airspace are conducted under the control of the OAT ACC in accordance with the provisions of the Regulation of the Minister of Infrastructure of 11 June 2010 on flight prohibitions and restrictions for terms greater than 3 months.

2.2 Aircraft may exceed the speed of sound and fly at supersonic speeds within controlled airspace after obtaining an OAT ACC clearance.

2.3 The commander of the aircraft shall inform the OAT ACC on the commencement and completion of a supersonic flight (including test flights).

3. FORMATION FLIGHTS WITHIN CONTROLLED AIRSPACE

3.1 Formation flights within controlled airspace are conducted under the control of the OAT ACC.

3.2 The OAT ACC does not provide separation and/or safe distances between aircraft in formation flights.

3.3 Formation flights are performed in:

- standard formations – all aircraft remain within a radius not greater than 1 NM horizontally and +/- 100 ft vertically from the leader aircraft;
- non-standard formations – all aircraft from one formation remain within 10 NM in one line radar trail at the same FL.

NOTE

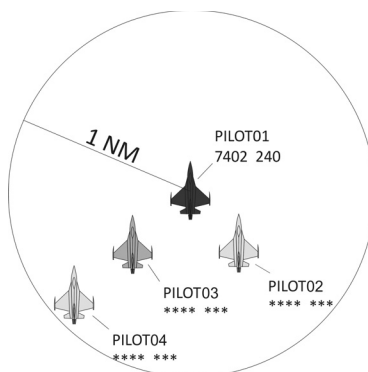
When descending or climbing, aircraft can be at different altitudes in one line radar trail.

3.4 The SSR code within a non-standard formation may be set only by the leader aircraft or another aircraft designated from the formation.

3.5 The OAT ACC may issue other SSR setting instructions.

- | | |
|--|--|
| <p>3.6 Separacja pozioma od grupy statków powietrznych wykonującej lot w formacji standardowej w stosunku do innego ruchu kontrolowanego jest zwiększona o 1 NM.</p> <p>3.7 Jeżeli niemożliwe jest utrzymywanie maksymalnie 10 NM odległości w formacji niestandardowej pomiędzy statkami powietrznymi, to na polecenie ACC OAT wykonana zostanie procedura <i>Split</i> i dalszy lot statków powietrznych będzie kontynuowany oddzielnie.</p> <p>3.8 Każdy statek powietrzny przekraczający limit formacji standardowej włączy, bez polecenia ACC OAT, transponder z kodem 2000 lub inny określony przez ACC OAT.</p> <p>3.9 Pilot prowadzący ma obowiązek zgłosić do ACC OAT wykonywanie lub zamiar wykonania lotu w formacji niestandardowej.</p> <p>3.10 Przykładowy schemat lotu grupowego w formacji standardowej.</p> | <p>3.6 The horizontal separation between a group of aircraft performing a non-standard formation flight and another controlled traffic shall be increased by 1 NM.</p> <p>3.7 If it is impossible to maintain a maximum separation of 10 NM between aircraft within a non-standard formation, a <i>Split</i> procedure will be applied and the aircraft will continue the flight separately.</p> <p>3.8 Any aircraft exceeding the standard formation limit shall set (without prior OAT ACC instruction) the SSR code to 2000 or another one specified by the OAT ACC.</p> <p>3.9 The leader pilot is obliged to report to the OAT ACC that he is performing or intending to perform a non-standard formation flight.</p> <p>3.10 Example of a standard formation flight.</p> |
|--|--|

Przykładowy schemat lotu grupowego w formacji standardowej/
Example of a standard formation flight



- | | |
|---|---|
| <p>4. PROCEDURA JOIN-UP W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ</p> <p>4.1 Procedura <i>Join-Up</i> jest realizowana pod kontrolą radarową ACC OAT.</p> <p>4.2 Procedurę <i>Join-Up</i> inicjuje pilot lub w celach treningowych kontroler radarowy ACC OAT Warszawa za zgodą pilota i dowódcy ugrupowania.</p> <p>4.3 ACC OAT może zabronić wykonywania procedury <i>Join-Up</i> z powodów bezpieczeństwa ruchu lotniczego.</p> | <p>4. JOIN-UP PROCEDURE WITHIN CONTROLLED AIRSPACE</p> <p>4.1 The <i>Join-Up</i> procedure is conducted under the radar control of the OAT ACC.</p> <p>4.2 The <i>Join-Up</i> procedure is initiated by a pilot or, for training purposes, a controller of the Warszawa OAT ACC with the consent of the formation commander.</p> <p>4.3 The OAT ACC may forbid the application of the <i>Join-Up</i> procedure for air traffic safety.</p> |
|---|---|

- | | |
|--|--|
| <p>4.4 Za separację pomiędzy statkami powietrznymi w grupie podczas realizacji procedury <i>Join-Up</i> od momentu osiągnięcia minimalnej separacji ATC do sformowania grupy odpowiada dowódca ugrupowania i załogi realizujące procedurę.</p> <p>5. PROCEDURA SPLIT W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ</p> <p>5.1 Procedura <i>Split</i> jest realizowana pod kontrolą radarową ACC OAT.</p> <p>5.2 Procedurę <i>Split</i> inicjuje dowódca ugrupowania lub w celach treningowych kontroler radarowy ACC OAT Warszawa za zgodą dowódcy ugrupowania.</p> <p>5.3 Dowódca grupy odpowiada za utrzymanie odpowiednich separacji w grupie do czasu uzyskania separacji ATC.</p> <p>5.4 Każdy statek powietrzny po oddzieleniu od grupy musi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zostać zidentyfikowany; - mieć własny plan lotu (np. AFIL); - otrzymać indywidualne zezwolenie kontroli na dalszy lot. <p>6. WYKONYWANIE SPECJALNYCH LOTÓW ROZPOZNAWCZYCH</p> <p>6.1 ACC OAT zapewnia służby ruchu lotniczego dla specjalnych lotów rozpoznawczych w CTA.</p> <p>6.2 Każdorazowo przed wykonaniem misji rozpoznawczej pilot/organizator ustala telefonicznie z ACC OAT warunki wykonywania lotu.</p> <p>6.3 ACC OAT może zaproponować inne warunki wykonania lotu specjalnego niż pierwotnie założone.</p> <p>6.4 ACC OAT może zezwolić na lot z ograniczeniem korespondencji radiowej, z wyjątkiem procedury identyfikacji oraz sytuacji mogącej zagrozić bezpieczeństwu ruchu lotniczego.</p> <p>7. WYKONYWANIE MISJI AWACS W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ</p> <p>7.1 Misje AWACS są wykonywane w rejonach opublikowanych w rozdziale MIL ENR 2.4, które posiadają klasę przestrzeni kontrolowanej.</p> <p>7.2 Podczas wykonywania misji AWACS pozostaje pod kontrolą ACC OAT.</p> | <p>4.4 The commander of the formation and crews conducting the <i>Join-Up</i> procedure are responsible for the separation between the aircraft in formation from the reaching of the minimum ATC separation to the completing of formation.</p> <p>5. SPLIT PROCEDURE IN CONTROLLED AIRSPACE</p> <p>5.1 The <i>Split</i> procedure is conducted under the radar control of the OAT ACC.</p> <p>5.2 The <i>Split</i> procedure is initiated by the commander of the formation or, for training purposes, a controller of the Warszawa OAT ACC with the consent of the the commander of the formation.</p> <p>5.3 The commander of the formation is responsible for maintaining appropriate separations within the formation until the minimum ATC separation is reached.</p> <p>5.4 Each aircraft after leaving the formation must:</p> <ul style="list-style-type: none"> - be identified; - have its own flight plan (e.g. AFIL); - obtain a separate ATC clearance for further flight. <p>6. SPECIAL RECONNAISSANCE FLIGHTS</p> <p>6.1 The OAT ACC provides ATS to special reconnaissance flights within the CTA.</p> <p>6.2 Each time, prior to a reconnaissance mission, the pilot/organizer shall arrange by phone the conditions of the flight with the OAT ACC.</p> <p>6.3 The OAT ACC may suggest other conditions of a special flight than originally intended.</p> <p>6.4 The OAT ACC may issue clearance for a flight with radiotelephony communication reduced to the identification procedure and situations which may affect the air traffic safety.</p> <p>7. AWACS MISSIONS IN CONTROLLED AIRSPACE</p> <p>7.1 AWACS missions are carried out within regions as published in MIL ENR 2.4 chapter, which are assigned a controlled airspace class.</p> <p>7.2 When the missions are carried out the AWACS remains under control of the OAT ACC.</p> |
|--|--|

- | | |
|---|--|
| <p>7.3 Podczas dołotu lub odlotu do/z rejonu misji AWACS może pozostawać pod kontrolą ACC OAT.</p> <p>7.4 Koordynacja lotów OAT odbywa się pomiędzy ACC OAT a stanowiskami operacyjnymi nawigatora AWACS na ustalonej częstotliwości radiowej.</p> <p>7.5 Nawigator AWACS nie zapewnia służby kontroli ruchu lotniczego w myśl przepisów ICAO i nie zapewnia separacji GAT/OAT.</p> <p>7.6 Powyższe nie dotyczy lotów AWACS w ramach ćwiczeń lotniczych wymagających rezerwacji przestrzeni powietrznej.</p> <p>8. ZNIŻANIE STATKU POWIETRZNEGO PONIŻEJ FL 95 DO PRZESTRZENI POWIETRZNEJ NIEKONTROLOWANEJ</p> <p>8.1 Zniżanie statku powietrznego poniżej FL 95 w przestrzeni klasy G odbywa się na prośbę dowódcy załogi.</p> <p>8.2 ACC OAT informuje załogę o zakończeniu kontroli radarowej na poziomie FL 95, przekazuje częstotliwość odpowiedniego sektora FIS.</p> <p>8.3 Dowódca załogi samolotu wojskowego zobowiązany jest znać i stosować reguły i ograniczenia stosowane w przestrzeni powietrznej klasy G.</p> <p>9. LOT W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ W CZASIE STOSOWANIA ZAKŁÓCEN RADIO-ELEKTRONICZNYCH (WRE)</p> <p>9.1 Podczas wykonywania misji WRE w przestrzeni klasy C statek powietrzny pozostaje pod kontrolą radarową ACC OAT Warszawa.</p> <p>10. PROCEDURA ZNIŻANIA Z DUŻĄ PRĘDKOŚCIĄ PIONOWĄ (COMBAT DESCENT) W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ</p> <p>10.1 Zniżanie z dużą prędkością pionową może być wykonane w przestrzeni kontrolowanej tylko pod kontrolą ACC OAT.</p> <p>10.2 Na każde zniżanie z dużą prędkością pionową (combat descent) wykonywane w przestrzeni kontrolowanej wymagane jest zezwolenie kontroli ACC OAT.</p> <p>11. PROCEDURA DYNAMICZNEGO NABORU WYSOKOŚCI (ZOOM CLIMB)/WZNOSZENIE Z DUŻĄ PRĘDKOŚCIĄ PIONOWĄ W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ</p> <p>11.1 Wznoszenie z dużą prędkością pionową może być wykonane w przestrzeni kontrolowanej tylko pod kontrolą ACC OAT.</p> | <p>7.3 During arrival and departure to/from the region of the mission the AWACS may remain under the control of the OAT ACC.</p> <p>7.4 The coordination of OAT flights is carried out between the OAT ACC and operations position of the AWACS navigator on a specified frequency.</p> <p>7.5 The AWACS navigator does not provide ATC in accordance with ICAO regulations nor any GAT/OAT separations.</p> <p>7.6 The above provisions are not applicable to AWACS flights conducted as part of exercises involving airspace reservations.</p> <p>8. AIRCRAFT DESCENT BELOW FL 95 INTO UNCONTROLLED AIRSPACE</p> <p>8.1 An aircraft may descend below FL 95 into uncontrolled airspace G class at the request of the commander of the aircraft.</p> <p>8.2 The OAT ACC informs the crew on radar control termination at FL 95 and gives the frequency of the appropriate FIS sector.</p> <p>8.3 The commander of a military aircraft is obliged to be familiar with the Class G rules and restrictions and apply them.</p> <p>9. FLIGHT IN CONTROLLED AIRSPACE DURING ELECTROMAGNETIC INTERFERENCE (EW)</p> <p>9.1 When conducting an EW mission in Class C airspace, an aircraft remains under the radar control of the Warszawa OAT ACC.</p> <p>10. COMBAT DESCENT PROCEDURE IN CONTROLLED AIRSPACE</p> <p>10.1 A combat descent (high rate descent) shall be performed in controlled airspace only under the control of the OAT ACC.</p> <p>10.2 Any combat descent in controlled airspace requires a prior OAT ACC clearance.</p> <p>11. ZOOM CLIMB PROCEDURE IN CONTROLLED AIRSPACE</p> <p>11.1 A zoom climb (high rate climb) may be conducted in controlled airspace only under the control of the OAT ACC.</p> |
|---|--|

- | | |
|---|--|
| <p>11.2 Na każde wznoszenie z dużą prędkością pionową wykonywane w przestrzeni kontrolowanej wymagane jest zezwolenie kontroli ACC OAT.</p> <p>12. PROCEDURA TANKOWANIA W POWIETRZU (AIR TO AIR REFUELLING – AAR)</p> <p>12.1 Tankowanie w powietrzu w FIR WARSZAWA, zwane dalej tankowaniem, odbywa się w oparciu o dokument NATO ATP-56(B).</p> <p>12.2 Dolot do strefy tankowania może odbyć się tylko na podstawie złożonego FPL i po uzyskaniu zezwolenia kontroli ruchu lotniczego.</p> <p>12.3 Tankowanie może odbywać się w wydzielonych do tego celu strefach (np. TRA, TSA, EA) zwanych dalej strefami tankowania.</p> <p>12.4 Strefy tankowania mogą być niesklasyfikowane lub sklasyfikowane jako przestrzeń kontrolowana z klasą C.</p> <p>12.5 Aktywne strefy tankowania nie mogą być wykorzystywane przez innych użytkowników niezwiązanych z tankowaniem.</p> <p>12.6 Wykorzystywanie stref tankowania ma priorytet przed wykorzystaniem stref TSA lub TRA kolizyjnych ze strefą tankowania.</p> <p>12.7 Za zapewnienie służb ruch lotniczego lub bezpieczeństwa statkom powietrznym w strefie tankowania odpowiada:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ACC OAT - w przypadku sklasyfikowanej strefy tankowania; - ODN/PN (Oddział Dowodzenia i Naprowadzania/Punkt naprowadzania) lub inny organ dowodzenia Sił Powietrznych – w przypadku strefy niesklasyfikowanej. <p>12.8 Zamówienia na strefy tankowania składane są w AMC Polska w formie depeszy RQA.</p> <p>12.9 Zamówienie na strefy tankowania z klasą C składane jest na 7 dni przed planowanym wykorzystaniem.</p> <p>12.10 Odstępstwo od tej zasady może nastąpić po uzgodnieniu z Dyrektorem Biura Służb Ruchu Lotniczego PAŻP.</p> <p>12.11 Aktywacja stref tankowania dokonywana jest w ASM 3 na wniosek:</p> <p>organizatora lotów na tankowanie – jeżeli tankowanie odbywa się w strefach z przestrzenią niesklasyfikowaną, lub</p> | <p>11.2 A prior OAT ACC clearance is required for zoom climb to be conducted in controlled airspace.</p> <p>12. AIR-TO-AIR REFUELLING (AAR)</p> <p>12.1 Air-to-air refuelling in the WARSZAWA FIR, hereinafter referred to as AAR, is conducted according to the provisions contained in the NATO document ATP-56(B).</p> <p>12.2 An arrival to an AAR area may be conducted only in accordance with the filed flight plan and after obtaining an ATC clearance.</p> <p>12.3 An AAR may be conducted within specially designated areas (TRAs, TSAs, EAs) hereinafter referred to AARas areas.</p> <p>12.4 AAR areas may be unclassified or classified as Class C controlled airspace.</p> <p>12.5 Active AAR areas cannot be used by other airspace users not involved in the refuelling.</p> <p>12.6 The use of AAR areas has priority over the use of TSAs and TRAs colliding with an AAR area.</p> <p>12.7 Provision of air traffic services or safety to aircraft within an AAR area are the responsibility of:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OAT ACC – in the case of a classified AAR area; - CRC/CP (Control Reporting Centre/Control Post) or another Polish Air Force commanding unit – in the case of an unclassified area. <p>12.8 Orders for AAR areas shall be submitted to AMC Poland in the form of an RQA message.</p> <p>12.9 Orders for Class C AAR areas shall be submitted at least 7 days before the intended use.</p> <p>12.10 Any exemption from this principle is acceptable by arrangement with PANSA's Director of Air Traffic Services Office.</p> <p>12.11 The AAR areas are activated by ASM 3 upon orders submitted by:</p> <p>the organizer of flights – where the AAR is carried out within areas of unclassified airspace, or</p> |
|---|--|

	ACC OAT – jeżeli tankowanie odbywa się w strefach z przestrzenią sklasyfikowaną.		OAT ACC – where the AAR is carried out within areas of classified airspace.
12.12	TANKOWANIE W STREFIE Z KLASĄ PRZESTRZENI C Tankowanie w strefie z klasą przestrzeni C odbywa się na łączności z ACC OAT. Częstotliwość radiowa, na której odbywa się tankowanie, przydzielana jest na bieżąco przez ACC OAT.	12.12	AAR WITHIN AREA OF CLASS C AIRSPACE AAR within area of Class C airspace is carried out maintaining radio communication with the OAT ACC. Radio frequency used for AAR is allocated by the OAT ACC on an ongoing basis.
12.13	TANKOWANIE W STREFIE NIESKLASYFIKOWANEJ Tankowanie w strefie niesklasyfikowanej odbywa się na łączności z odpowiednim ODN/PN lub innym organem dowodzenia Sił Powietrznych.	12.13	AAR WITHIN UNCLASSIFIED AREA AAR within an unclassified area is carried out maintaining radio communication with the appropriate CRC/CP or another Polish Air Force commanding unit.
13.	LOTY PRÓBNE	13.	TEST FLIGHTS
13.1	Loty próbne odbywają się w strefach TRA i EA 87(z klasą przestrzeni C). Patrz mapa MIL ENR 1.15.6-1.	13.1	Test flights are conducted within TRAs and EA 87 (Class C airspace). See chart MIL ENR 1.15.6-1.
13.2	Loty próbne możliwe są do wykonania w godzinach i przedziałach wysokości podanych w MIL ENR 2.2.2.3 w tabelach z uwagami dla: TRA 50 (EPKS), TRA 51 (EPMI, EPSN), TRA 52 (EPBY), TRA 53 (EPMB) oraz EA 87.	13.2	Test flights may be conducted within time limits and between flight levels as specified in MIL ENR 2.2.2.3 in tables with remarks for: TRA 50 (EPKS), TRA 51 (EPMI, EPSN), TRA 52 (EPBY), TRA 53 (EPMB) and EA 87.
	UWAGA Strefy: TRA 50 (dla lotniska EPKS), TRA 51 (dla lotniska EPMI, EPSN) oraz TRA 52 (dla lotniska EPBY) nie mogą być aktywowane w tym samym czasie.		NOTE TRA 50 (for EPKS aerodrome), TRA 51 (for EPMI and EPSN aerodromes) and TRA 52 (for EPBY aerodrome) cannot be activated at the same time.
13.3	Strefy TRA dla lotów próbnych są publikowane w AUP.	13.3	TRAs for test flights are published in the AUP.
13.4	Loty próbne wykonywane są zgodnie z poniższymi zasadami: - po stałych trasach wewnątrz stref TRA; - na podstawie planu lotu, w wyznaczonych godzinach; - po uprzedniej każdorazowej koordynacji telefonicznej pomiędzy pilotem/organizatorem a ACC OAT; - na łączności z OAT ACC (do i ze strefy TRA 50 z lotniska EPKS na łączności z APP Poznań); - przy bieżącej koordynacji pomiędzy kontrolerami OAT i GAT.	13.4	Test flights are conducted according to the below rules: - along permanent routes within TRAs; - in accordance with the flight plan, within specified hours; - after prior arrangement by phone between the pilot/organizer and OAT ACC; - maintaining radio communication with the OAT ACC (to/from TRA 50 from EPKS aerodrome – with Poznań ACC); - with ongoing coordination between the OAT and GAT controllers.

13.5 Loty próbne wykonywane w zarezerwowanym przedziale czasu mają priorytet w stosunku do innego ruchu.

13.6 W czasie aktywności stref TRA kolizyjne z nimi drogi lotnicze są zamknięte (z wyjątkiem TRA 51 i EA 87).

14. LOTY DO/ZE STREF TSA/TRa, MATZ/MCTR

14.1 Wykonywanie lotów do/z stref (TSA/TRa) i/lub MATZ/MCTR wykazanych w MIL ENR 2.3 oraz do/z EA odbywa się przez wyznaczone punkty koordynacyjne (PKO) lub inne punkty na granicy strefy uzgodnione między współpracującymi organami, jeżeli PKO nie zostały wyznaczone.

14.2 Wykaz PKO jest zawarty w MIL ENR 2.3.

14.3 PKO dla EA wyznaczanych w CTA są wprowadzane przez Zespół Planowania Ćwiczeń Lotniczych PAŻP na wniosek organizatora przedsięwzięcia lotniczego i po akceptacji przez OAT ACC.

UWAGA

Jeżeli EA pokrywa się z granicami poziomymi strefy TSA/TRa, można wykorzystać istniejące już punkty koordynacyjne w danej TSA/TRa.

14.4 Załoga przed wylotem z MATZ (MCTR) nawiązuje łączność odpowiednio z OAT ACC, APP, FIS lub PN/ODN/AWACS i wykonuje lot do strefy po trasie z wyjściem nad PKO lub inny punkt na granicy strefy uzgodniony między współpracującymi organami, jeżeli PKO nie zostały wyznaczone.

14.5 Po przekazaniu statku powietrznego/grupy na łączność do OAT ACC minimalna separacja zapewniana przez PN/ODN/AWACS/LOSRL z innym ruchem lotniczym w TSA/TRa/MATZ/ MCTR wynosi:

- pozioma – 10 NM lub
- pionowa – 1000 ft do FL 285 lub 2000 ft powyżej FL 285.

OAT ACC i PN/ODN/AWACS w bezpośredniej koordynacji mogą uzgodnić inne warunki przekazania łączności i odpowiedzialności nad statkiem powietrznym.

13.5 Test flights conducted within the reserved time limits have priority over other traffic.

13.6 During the activity of TRAs, airways colliding with them are closed (excluding TRA 51 and EA 87).

14. FLIGHTS TO/FROM TSAs/TRAs, MATZs/ MCTRs

14.1 Flights to/from areas (TSAs/TRAs) and/or MATZs/MCTRs listed in MIL ENR 2.3 and to/ from EAs are conducted over designated OAT Coordination Points (PKOs) or other points at the area border agreed between cooperating units if PKOs have not been established.

14.2 The list of PKOs is contained in MIL ENR 2.3.

14.3 PKOs for EAs designated within the Control Area are established by the PANSA Aeronautical Exercise Planning Division on application by the organizer of an aeronautical event and on acceptance by the OAT ACC.

NOTE

If an EA coincides with the lateral limits of a TSA/ TRA, already available coordination points can be utilized within a TSA/TRa.

14.4 Before entering an MATZ (MCTR), a crew shall establish communication with OAT ACC, APP, FIS or CP/CRC/AWACS, perform flight to the area along the route to exit at a PKO or another point at the border agreed between the cooperating units if no PKOs have been established.

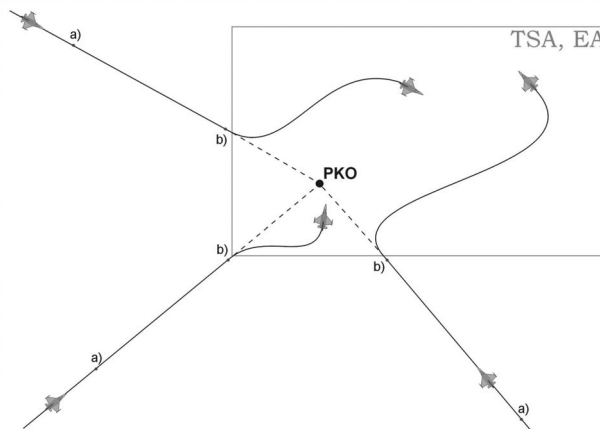
14.5 After an aircraft/group of aircraft has been transferred to the OAT ACC, the minimum separation from another traffic provided by CP/ CPC/AWACS/Aerodrome ATS Unit shall be:

- lateral – 10 NM or
- vertical – 1000 ft up to FL 285 or 2000 ft above FL 285.

The OAT ACC and CP/CPC/AWACS can agree through direct coordination other conditions of the transfer of frequency and control.

- | | |
|---|--|
| <p>14.6 Na wniosek OAT ACC lub dowódcy załogi wykonującej zadania w strefie, w której zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego oraz po uzyskaniu zgody dowódcy załogi statku powietrznego wykonującego lot trasowy w ruchu OAT przez taką strefę, OAT ACC może przeprowadzić trening z wykonywania LAH.</p> <p>14.7 PROCEDURY LOTÓW DO TSA/TRA</p> <p>14.7.1 OAT ACC przekazuje do PN/ODN/AWACS:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pozycję statku powietrznego/PKO, - znak wywoławczy, - liczbę statków powietrznych i status formacji, - kod transpondera statku powietrznego/grupy, - oczekiwany czas i FL nad PKO, - informacje dodatkowe. <p>14.7.2 Przekazanie odpowiedzialności nad statkiem powietrznym do PN/ODN/AWACS następuje na granicy TSA/TRA/EA.</p> <p>14.7.3 Współpracujące organy mogą ustalić inne miejsce przekazania odpowiedzialności nad statkiem powietrznym w zależności od sytuacji operacyjnej.</p> | <p>14.6 On application by the OAT ACC or commander of the air crew carrying out missions within an area, where ATC service is provided, and on acceptance by the commander of the aircraft carrying out an OAT en-route flight through such an area, the OAT ACC can conduct a training in aerial escort.</p> <p>14.7 PROCEDURES FOR FLIGHTS TO TSAs/TRAs</p> <p>14.7.1 The OAT ACC shall pass to CP/CRC/AWACS:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aircraft position/PKO, - call sign, - number of aircraft and formation status, - transponder code (squawk) of the aircraft/formation, - expected time and FL at PKO, - additional information. <p>14.7.2 The control of aircraft shall be transferred to CP/CRC/AWACS at the border of a TSA/TRA/EA.</p> <p>14.7.3 The cooperating units can specify another place at which the control of aircraft will be transferred depending on the operational situation.</p> |
|---|--|

**Schemat wykonywania lotów do TSA/TRA/EA/
Pattern of flights to TSAs/TRAs/EAs**



UWAGA

Punkty a) i b) są punktami oznaczającymi orientacyjną pozycję, z której statek powietrzny może być skierowany do wykonania dalszej fazy lotu z pominięciem PKO. PN/ODN/AWACS może ustalić z OAT ACC inny punkt wejścia do strefy.

- 14.8 PROCEDURA OPUSZCZENIA TSA/TRA/EA
- 14.8.1 PN/ODN/AWACS po zakończeniu zadania kieruje statek powietrzny/grupę z kursem na PKO planowany w trasie lotu i przekazuje do OAT ACC informacje:
- czas zakończenia zadania,
 - pozycja statku powietrznego (o ile to możliwe),
 - ilość statków powietrznych w grupie.
- 14.8.2 OAT ACC przekazuje do PN/ODN/AWACS warunki opuszczenia strefy dla każdego statku powietrznego/grupy, podając:
- PKO odlotu lub kurs odlotowy,
 - poziom lotu,
 - numer transpondera (jeżeli inny niż w FPL lub AFIL),
 - nazwę i częstotliwość organu przyjmującego kontrolę nad statkiem powietrznym.
- 14.8.3 PN/ODN/AWACS akceptuje warunki zawarte w punkcie 14.8.2 lub proponuje inne.
- 14.8.4 PN/ODN/AWACS odpowiada za bezpieczeństwo i separowanie innego ruchu w strefie od statków powietrznych opuszczających strefę zgodnie z zaakceptowanymi warunkami podanymi w punkcie 14.8.2 i separacjami zgodnymi z punktem 14.5.
- 14.8.5 W przypadku odlotu kilku statków powietrznych/grup w tym samym czasie OAT ACC przydziela im różne poziomy lotu w celu utrzymania separacji pionowej.
- 14.8.6 PN/ODN/AWACS nakazuje pilotowi przyjęcie uzgodnionych warunków i przekazuje do OAT ACC odpowiedzialność nad statkiem powietrznym zgodnie z punktem 14.8.2 lub 14.8.3.
- 14.8.7 OAT ACC odpowiada za utrzymanie przez załogi uzgodnionych warunków opuszczenia strefy.
- 14.8.8 OAT ACC wydaje pilotowi zezwolenie na wlot w przestrzeń kontrolowaną.

NOTE

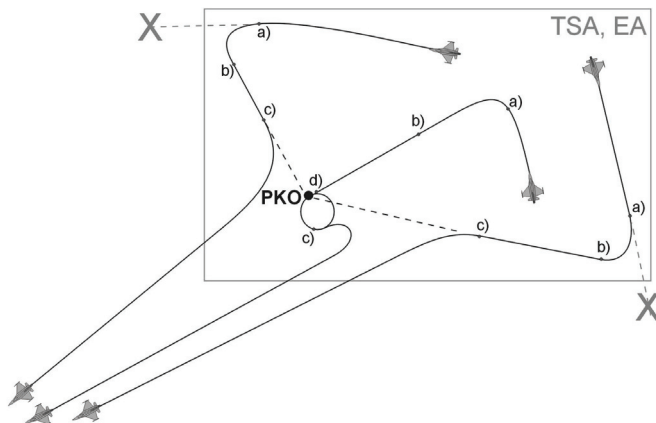
Points a) and b) mark the approximate position, from which an aircraft can be directed to the subsequent phase of flight avoiding a PKO. CP/CRC/AWACS can specify together with the OAT ACC another point at which the aircraft is to enter the area.

- 14.8 PROCEDURE FOR EXITING TSAs/TRAs/EAs
- 14.8.1 CP/CRC/AWACS shall, after the completion of a mission, direct an aircraft/aircraft group to the PKO planned in the route and pass to the OAT ACC:
- time of the mission completion,
 - aircraft position (if possible),
 - number of aircraft in the formation.
- 14.8.2 The OAT ACC shall pass to CP/CRC/AWACS the conditions under which the area will be exited by each aircraft:
- departure PKO or departure heading,
 - flight level,
 - transponder code (if other than that specified in FPL or AFIL),
 - name and frequency of the unit taking over the control of the aircraft.
- 14.8.3 CP/CRC/AWACS shall accept the conditions referred to in 14.8.2 or suggest other ones.
- 14.8.4 CP/CRC/AWACS is responsible for providing security and separation of other traffic within an area from aircraft exiting the area in accordance with the accepted conditions referred to in 14.8.2 and separation in accordance with 14.5.
- 14.8.5 In case several aircraft depart at the same time, the OAT ACC shall allocate them different flight levels to provide vertical separation.
- 14.8.6 CP/CRC/AWACS shall order the pilot to perform flight under the agreed flight conditions and transfer the control of the aircraft to the OAT ACC in accordance with 14.8.2 or 14.8.3.
- 14.8.7 The OAT ACC is responsible for ensuring that air crews maintain the agreed conditions of exiting the area.
- 14.8.8 The OAT ACC shall clear the pilot to enter controlled airspace.

14.8.9 Jeżeli do czasu osiągnięcia PKO warunki opuszczenia strefy nie zostaną przekazane, pilot wykonuje oczekiwanie w kręgu nad PKO do czasu otrzymania warunków zezwolenia.

14.8.9 If conditions under which the area is to be exited have not been provided, the pilot shall perform a holding procedure at the PKO until he receives them.

**Schemat wykonania odlotów ze strefy TSA/TRA/EA/
Pattern of departures from TSAs/TRAs/EAs**



UWAGA

Punkty a), b) i c) są punktami oznaczającymi orientacyjną pozycję, z której statek powietrzny może być skierowany do wykonania dalszej fazy lotu z pominięciem PKO. PN/ODN/AWACS może ustalić z OAT ACC inny punkt wyjścia ze strefy.

NOTE

Points a), b), c) mark the approximate position, from which an aircraft can be directed to the subsequent phase of flight avoiding the PKO. CP/CRC/AWACS can agree with the OAT ACC another area exit point.

14.9 PROCEDURA ODLOTU Z MATZ

14.9 PROCEDURE FOR DEPARTURE FROM A MATZ

14.9.1 OAT ACC przekazuje do LOSRL zezwolenie na wejście w przestrzeń kontrolowaną przez określony PKO.

14.9.1 The OAT ACC shall pass to the Aerodrome ATS Unit the clearance to enter controlled airspace via a specified PKO.

UWAGA

Zezwolenie na odlot z lotniska EPKS jest przekazywane z OAT ACC do APP POZNAŃ.

NOTE

Clearance to depart from EPKS aerodrome is passed from the OAT ACC to POZNAŃ APP.

14.9.2 Kontroler APP/TWR przekazuje statek powietrzny/grupę na łączność i odpowiedzialność do OAT ACC nie później niż nad PKO i nie wyżej niż na poziomie lotu przekazanym w zezwoleniu.

14.9.2 The APP/TWR controller shall transfer the control of aircraft/formation of aircraft to the OAT ACC not later than at the PKO and not higher than at the flight level specified in the clearance.

14.9.3 Załoga otrzymuje zezwolenie od OAT ACC poprzez kontrolera TWR/APP przed startem lub po zakończeniu zadania w MATZ.

14.9.3 The air crew shall receive the clearance from the OAT ACC through the TWR/APP before take-off or after completing a mission within the MATZ.

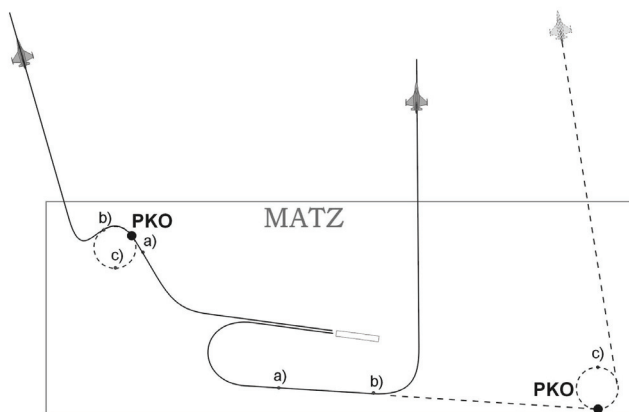
Jeżeli do czasu osiągnięcia PKO zezwolenie na wejście w CTA nie zostanie wydane, pilot oczekuje w kręgu nad PKO utrzymując się w granicach MATZ do czasu otrzymania dalszych instrukcji od OAT ACC.

- 14.9.4 LOSRL utrzymuje separację poziomą minimum 10 NM lub pionową minimum 1000 ft pomiędzy własnym ruchem lotniczym a odlatującym statkiem powietrznym/grupą przekazywanym pod kontrolę OAT ACC.

If, until reaching the PKO, a clearance to enter the CTA has not been issued, the pilot shall hold in a circuit at the PKO within the MATZ boundaries until he receives further instructions from the OAT ACC.

- 14.9.4 The Aerodrome ATS Unit shall ensure a lateral separation minimum of 10 NM or vertical separation minimum of 1000 ft between its own air traffic or departing aircraft/formation of aircraft transferred to the OAT ACC.

**Schemat odlotów z MATZ/
Pattern of departures from a MATZ**



UWAGA

Punkty a), b) i c) są punktami oznaczającymi orientacyjną pozycję, z której statek powietrzny może być skierowany do wykonania dalszej fazy lotu z pominięciem PKO. PN/ODN/AWACS może ustalić z OAT ACC inny punkt wyjścia z MATZ.

- 14.10 PROCEDURA DOLOTU DO MATZ
- 14.10.1 OAT ACC przekazuje do LOSRL na 10 min przed wlotem lub niezwłocznie jeżeli czas dolotu do granicy MATZ jest krótszy podając:
- znak wywoławczy,
 - liczbę statków powietrznych i status formacji,
 - kody transpondera statku powietrznego/grupy,
 - oczekiwany czas oraz FL nad PKO,

NOTE

Points a), b), c) mark the approximate position, from which an aircraft can be directed to carry out the subsequent phase of flight avoiding a PKO. CP/CRC/AWACS can agree with the OAT ACC another MATZ exit point.

- 14.10 PROCEDURE OF ARRIVAL AT A MATZ
- 14.10.1 The OAT ACC shall pass to the Aerodrome ATS Unit the following information 10 minutes before the entry or immediately if the time of reaching the MATZ boundary is shorter:
- call sign,
 - number of aircraft and formation status,
 - transponder code (squawk) of the aircraft/formation of aircraft,
 - expected time and FL at the PKO,

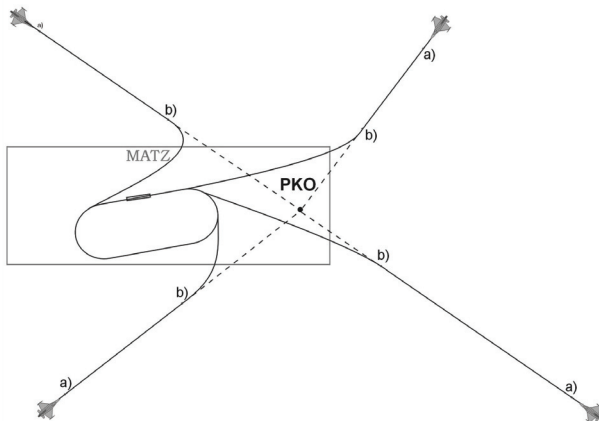
- informacje dodatkowe.

- 14.10.2 Przekazanie na łączność i odpowiedzialność do LOSRL następuje na granicy MATZ, chyba że współpracujące organy uzgodniły inaczej.

- additional information.

- 14.10.2 The transfer of control to the Aerodrome ATS Office shall take place at the MATZ boundary unless the cooperating units have specified otherwise.

**Schemat dolotów do MATZ/
Pattern of arrivals at the MATZ**



Rysunek przedstawia ideę procedury podejścia do lądowania. Rzeczywista procedura może znacznie odbiegać od przedstawionej w zależności od lotniska, rodzaju procedury, urządzeń radionawigacyjnych, warunków meteorologicznych i bieżącej sytuacji operacyjnej./

The figure depicts an idea of landing approach procedure. The actual procedure can considerably vary from this one depending on the aerodrome, type of procedure, radio navigation facilities, weather conditions and current operational situation.

UWAGA

Punkty a) i b) są punktami oznaczającymi orientacyjną pozycję, z której statek powietrzny może być skierowany do wykonania dalszej fazy lotu z pominięciem PKO. PN/ODN/AWACS może ustalić z OAT ACC inny punkt wejścia do MATZ.

- 14.11 LOTY W RAMACH ĆWICZEŃ LOTNICZYCH
- 14.11.1 Przestrzeń powietrzna na potrzeby realizacji ćwiczeń lotniczych jest wydzielana przez OPS PAŻP.
- 14.11.2 Lot do/z rejonu ćwiczeń w obszarze kontrolowanym (CTA) odbywa się pod kontrolą OAT ACC.
- 14.11.3 Dodatkowa informacja dotycząca wykonywania lotów jest przekazywana przez SSRL do PAŻP nie później niż 24 godziny przed planowanym rozpoczęciem ćwiczenia.

NOTE

Points a) and b) mark the approximate position, from which an aircraft can be directed to carry out the subsequent part of flight avoiding the PKO. CP/CRC/AWACS can agree with the OAT ACC another MATZ entry point.

- 14.11 EXERCISE FLIGHTS
- 14.11.1 The airspace for the purposes of aeronautical exercises is segregated by the PANSA Strategic Planning Unit.
- 14.11.2 A flight to and from the exercise area within the Control Area (CTA) shall be carried out under the control of the OAT ACC.
- 14.11.3 Additional information regarding the carrying out of flights is passed by the SSRL to PANSA not later than 24 hours in advance of the planned commencement of an exercise.

Informacja taka musi zawierać:

- kryptonimy PN i częstotliwości pracy PN/ODN/AWACS,
- planową tabelę lotów,
- inne informacje na wniosek OAT ACC.

14.11.4 Doloty i wyloty z rejonu ćwiczeń należy planować przez stałe punkty PKO lub inne, uzgodnione pomiędzy OPS i SSRL.

14.11.5 Planowany punkt wlotowy do rejonu ćwiczeń nie może być równocześnie punktem wylotowym.

14.11.6 Wloty i wyloty do/z rejonu ćwiczeń mogą odbywać się po dokonaniu koordynacji pomiędzy OAT ACC i PN/ODN/AWACS.

Koordinacja powinna zawierać:

- znak wywoławczy,
- kod transpondera,
- poziom lotu – obecny, wlotowy/wylotowy,
- liczbę statków powietrznych w formacji,
- pozycję statku powietrznego/PKO,
- kurs,
- czas,
- organ i częstotliwość.

14.11.7 Nawigator PN/ODN/AWACS przekazuje do OAT ACC statek powietrzny odseparowany od innego ruchu w strefie zgodnie z punktem 14.5.

14.11.8 Załoga odlatująca z rejonu ćwiczeń przy nawiązaniu łączności z OAT ACC podaje:

- znak wywoławczy,
- kod transpondera,
- obecny oraz planowany dla RTB poziom lotu,
- liczbę statków powietrznych w formacji z podaniem czy lot wykonywany jest w formacji standardowej czy w niestandardowej.

15. SYTUACJE AWARYJNE W LOTACH OAT

15.1 POZOSTAŁOŚĆ PALIWA

15.1.1 Na żądanie OAT ACC pilot zgłasza pozostałość paliwa, podając:

- pozostałość paliwa w tonach na zapytanie: "Report fuel state",
- pozostały czas lotu na zapytanie: "Report endurance" lub, używając frazeologii "Bingo plus...".

Such information shall include:

- code names of CPs and frequencies of operation of CP/CRC/AWACS,
- schedule of flights,
- other information provided at the request of the OAT ACC.

14.11.4 Arrivals and departures from an exercise area shall be planned via constant PKOs or other points agreed between the PANSA Strategic Planning Unit and the SSRL.

14.11.5 A planned EA entry point cannot be an exit point at the same time.

14.11.6 Entries and exits to/from the exercise area can take place after coordination between the OAT ACC and CP/CRC/AWACS.

A coordination shall cover:

- call sign,
- transponder code,
- flight level – current, entry/exit,
- number of aircraft in the formation,
- aircraft position/PKO,
- heading,
- time,
- unit and frequency.

14.11.7 The CP/CRC/AWACS navigator shall transfer the aircraft to the OAT ACC separated from other traffic within the area in accordance with 14.5.

14.11.8 An air crew departing from an exercise area shall, when establishing communication with the OAT ACC, report:

- call sign,
- transponder code,
- current and planned flight level for return to base,
- number of aircraft in the formation and information on whether the flight is carried out in a standard or non-standard formation.

15. EMERGENCY SITUATIONS IN OAT FLIGHTS

15.1 FUEL REMAINING

15.1.1 At the request of the OAT ACC, the pilot shall report the amount of fuel remaining providing:

- the amount of fuel remaining in tonnes at the request: "Report fuel state",
- the remaining flying time at the request: "Report fuel endurance" or using the phraseology "Bingo plus ...".

15.1.2 Pilot ma obowiązek zgłosić pozostałość paliwa "Bingo" lub "Minimum fuel" przy pierwszym nawiązaniu łączności lub natychmiast po zaistnieniu takiego zdarzenia.

15.1.3 Pilot zgłasza "Emergency fuel" oraz włącza kod transpondera 7700 i przekazuje dodatkowe informacje dotyczące:

- własnych zamierzeń, np. wyboru lotniska lądowania,
- żądanej (potrzebnej) pomocy,
- wymaganego poziomu lotu,
- wymagań odnośnie procedury podejścia do lądowania i przygotowania lotniska.

15.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI

15.2.1 W przypadku utraty łączności w wydzielonym elemencie przestrzeni (TSA, TRA, EA) pilot:

- podejmuje próbę nawiązania łączności z innym organem ATS,
- ustawia kod transpondera 7600,
- wykonuje lot do PKO,
- nad PKO wykonuje oczekiwanie w kręgu,
- odlatuje znad PKO minimum po 7 minutach, licząc od czasu włączenia kodu transpondera 7600 (jeśli pozostałość paliwa to umożliwia),
- opuszcza strefę (TSA, EA) wykonując lot zgodnie ze złożonym FPL.

15.2.2 Procedura dodatkowa w przypadku pracy tylko za pomocą fali nośnej radiostacji

Naciśnięcie przycisku nadawania radiostacji oznacza:

- 1 naciśnięcie = yes (tak),
- 2 naciśnięcia = no (nie),
- 3 naciśnięcia = say again (powtórz),
- (....) Kod Morse'a litera H (Morse code letter H = for homing /RTB/),
- długie wciśnięcie wskazuje zakończenie lub przerwanie wcześniejszej procedury lub instrukcji,
- (.....) Kod Morse'a litera X (Morse code letter X) – wskazuje dodatkową awarię/niebezpieczeństwo.

15.2.3 Przykładowa frazeologia lotnicza, którą można wykorzystać podczas procedur niebezpieczeństwa:

15.1.2 The pilot is obliged to report the amount of fuel remaining "Bingo" or "Minimum fuel" on first radio contact or immediately after the occurrence of such event.

15.1.3 The pilot shall report "Emergency fuel" and set the transponder to code 7700 and provide additional information regarding:

- own intention or chosen landing aerodrome,
- requested (needed) help,
- required flight level,
- requirements for approach procedure and aerodrome preparation.

15.2 COMMUNICATION FAILURE

15.2.1 In the case of communication failure within a segregated airspace element (TSA, TRA, EA), the pilot shall:

- attempt to establish radio contact with another ATS unit,
- set the transponder to code 7600,
- perform flight to a PKO,
- hold in a circle at the PKO,
- depart from the PKO at least after 7 minutes following the time the transponder is set to Code 7600 (if the remaining fuel amount enables this),
- exit the area (TSA, EA) performing flight in accordance with the filed FPL.

15.2.2 Additional procedure applied when utilizing the radio station carrier wave only

Pressing the radio station transmission button shall mean:

- 1 click = yes,
- 2 clicks = no,
- 3 clicks = say again,
- (....) Morse Code letter H = for homing/RTB
- long click – indicates the completion or suspension of the previous procedure or instruction,
- (.....)Morse Code letter X – indicates an additional failure/distress.

15.2.3 Examples of aviation phraseology to be used during distress procedures:

- Can you maintain height/altitude/flight level?
- Can you make a normal recovery?
- Can you make a normal approach to land?
- Do you have a casualty on board?
- Do you have hydraulic failure?
- Do you have electrical failure?
- Do you have fuel failure?
- Do you have oxygen failure?
- Do you have engine failure?

15.3 AWARIA TRANSPONDERA

15.3.1 W przypadku odlotu z MATZ wejście w CTA jest zabronione. OAT ACC wydaje instrukcję przerwania zadania i powrotu na lotnisko.

15.3.2 OAT ACC przekazuje statek powietrzny na łączność z LOSRL.

UWAGA

Punkt 15.3.1 nie dotyczy misji Air Policing na sygnał ALFA.

15.3.3 W przypadku awarii transpondera w TSA, TRA lub EA pilot powinien dołączyć do statku powietrznego wyposażonego w sprawny transponder i w takiej formacji wykonać wylot ze strefy i lot w przestrzeni kontrolowanej.

15.3.4 Jeżeli wykonanie lotu z innym statkiem powietrznym wyposażonym w sprawny transponder jest niemożliwe:

- a) Pilot zgłasza awarię transpondera do OAT ACC,
- b) OAT ACC wydaje zezwolenie na przelot na najniższym dostępnym poziomie w przestrzeni kontrolowanej lub na innej wysokości skoordynowanej z GAT ACC w kierunku lotniska docelowego.
- c) OAT ACC przekazuje pilota na łączność do APP/TWR lub LOSRL po przekroczeniu granicy MATZ lub TMA, w oparciu o meldunki pozycyjne pilota oraz informacje z Ośrodka Zobrazowania i Nadzoru Przestrzeni Powietrznej (OZINPP) i APP.
- d) Zniżanie następuje w TMA lub MATZ w oparciu o informacje z radarów pierwotnych i meldunki pilota.
- e) W przypadku konieczności zniżania poza TMA lub MATZ, OAT ACC koordynuje z GAT ACC bezpieczny rejon zniżania w oparciu o meldunki pozycyjne pilota oraz informacje z OZINPP.

- Can you maintain height/altitude/flight level?
- Can you make a normal recovery?
- Can you make a normal approach to land?
- Do you have a casualty on board?
- Do you have hydraulic failure?
- Do you have electrical failure?
- Do you have fuel failure?
- Do you have oxygen failure?
- Do you have engine failure?

15.3 TRANSPONDER FAILURE

15.3.1 When departing from a MATZ it is forbidden to enter the CTA.

15.3.2 The OAT ACC shall transfer the aircraft to the Aerodrome ATS Unit.

NOTE

Point 15.3.1 does not apply to Air Policing missions at the signal ALFA.

In the event of a transponder failure within a TSA, TRA or EA, the pilot shall join an aircraft equipped with a functioning transponder and perform exit from the area and flight within controlled airspace in this formation.

15.3.4 If it is impossible to perform flight with another aircraft equipped with a functioning transponder:

- a) The pilot shall report the failure to the OAT ACC,
- b) The OAT ACC shall issue a clearance to perform flight at the lowest available flight level or at another altitude coordinated with the GAT ACC to the destination aerodrome.
- c) The OAT ACC shall transfer the pilot to the frequency of APP/TWR or Aerodrome ATS Unit after crossing the MATZ or TMA boundary basing on the pilot's position reports and information from the Airspace Presentation and Monitoring Centre (OZINPP) and APP.
- d) Descent is performed within a TMA or MATZ basing on the information from primary radars and the pilot's reports.
- e) In case a descent outside a TMA or MATZ is necessary, the OAT ACC shall coordinate with the GAT ACC a safe area for descent basing on the pilot's position reports and information from the Airspace Presentation and Monitoring Centre.

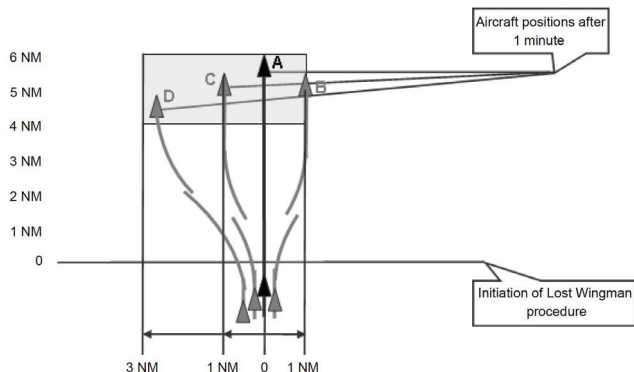
- 15.4 PROCEDURA *EMERGENCY WITH CHASE*
- 15.4.1 W sytuacji awaryjnej stosowana jest obowiązkowa asysta drugiego statku powietrznego.
- 15.4.2 Zawsze asystuje tylko jeden statek powietrzny („chaser”), wykonując lot za statkiem powietrznym znajdującym się w sytuacji awaryjnej.
- 15.4.3 „Chaser” może znajdować się w odległości do 1000 ft od statku powietrznego asystowanego.
- 15.4.4 Nad lotniskiem „chaser” zniża się do maksymalnie 100 ft i wykonuje odejście na drugie zajęcie lub na inne lotnisko zgodnie z zezwoleniem ATS.
- 15.5 PROCEDURA *LOST WINGMAN*
- 15.5.1 W przypadku awaryjnego (nieplanowanego) rozluźnienia ugrupowania załogi wykonują manewry zgodnie z poniższą procedurą.

Przykładowa procedura rozluźnienia ugrupowania 4 statków powietrznych (A, B, C, D):

- A – kontynuuje lot po prostej;
- B – skręca w prawo z przechyleniem 20° przez 20 sekund i wraca na kurs;
- C – skręca w lewo z przechyleniem 20° przez 20 sekund i wraca na kurs;
- D – skręca w lewo z przechyleniem 30° przez 30 sekund i wraca na kurs.

- 15.4 *EMERGENCY WITH CHASE PROCEDURE*
- 15.4.1 In an emergency situation, an obligatory aerial escort by another aircraft is provided.
- 15.4.2 Only one aircraft (chaser) shall carry out the escort by flying behind the aircraft in emergency.
- 15.4.3 The chaser can be at a minimum distance of 1000 ft from the escorted aircraft.
- 15.4.4 Above the aerodrome, the chaser shall descend to a maximum of 100 ft and go around for another approach or another aerodrome as per ATC clearance.
- 15.5 *LOST WINGMAN PROCEDURE*
- 15.5.1 In the event of an emergency (not planned) loosening of a formation, air crews shall perform manoeuvres in accordance with the following procedure.
- Example of procedure for loosening a formation of 4 aircraft (A, B, C, D):
- A – shall continue flight straight ahead,
 - B – shall turn right with a bank of 20° for 20 seconds and resume its own course,
 - C – shall turn left with a bank of 20° for 20 seconds and resume its own course,
 - D – shall turn left with a bank of 30° for 30 seconds and resume its own course.

Schemat wykonania procedury *Lost Wingman*
Pattern of the *Lost Wingman* procedure



15.5.2 Dowódca ugrupowania w takiej sytuacji natychmiast włącza kod transpondera 7700 i informuje OAT ACC o zamiarach grupy.

OAT ACC, po rozluźnieniu szyku, przydziela indywidualne kody transponderów poszczególnym statkom powietrznym i wydaje zezwolenia na kontynuowanie lotu pojedynczo z zachowaniem separacji ATC.

Na prośbę dowódcy ugrupowania OAT ACC może wydać zezwolenie na kontynuowanie lotu w formacji niestandardowej.

15.6 PROCEDURA EPU Z UŻYCIEM HYDRAZYNY DLA SAMOLOTÓW F-16

15.6.1 Pilot zgłasza użycie EPU/wycieku hydrazyny oraz włącza kod transpondera 7700 i przekazuje dodatkowe informacje dotyczące:

- zamiarów,
- pogorszenia parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego,
- czasu na dołot do lotniska,
- prędkości zniżania,
- wymagań dotyczących przygotowania lotniska.

15.6.2 OAT ACC informuje współpracujące organy (LOSRL/SOF/OpSup) zgodnie ze zgłoszonym zamiarem załogi statku powietrznego o użyciu EPU.

15.7 ZACIĘCIE/ZABLOKOWANIE UZBROJENIA

15.7.1 Pilot informuje o zaciętych/zablokowanym uzbrojeniu, włącza kod transpondera 7700 i podaje dalsze informacje na żądanie OAT ATC.

15.7.2 OAT ACC informuje zainteresowane służby.

15.7.3 W przypadku zaciętego działka lub pocisków rakietowych OAT ACC wektoruje statek powietrzny, unikając lotu za innym statkiem powietrznym.

15.7.4 W przypadku zaciętych bomb lub zbiorników podwieszanych OAT ACC wektoruje statek powietrzny, unikając o ile to możliwe skupisk ludności i przelotu nad innym statkiem powietrznym.

15.5.2 The formation commander shall in such situation immediately set the transponder code to 7700 and inform the OAT ACC on the formation's intentions.

The OAT ACC, after the loosening of the formation, shall allocate individual transponder codes to each aircraft and issue clearance to continue the flight individually with ATC separation.

At the request of the formation commander, the OAT ACC can issue a clearance to continue flight in a non-standard formation.

15.6 EPU PROCEDURE WITH APPLICATION OF HYDRAZINE FOR F-16 AIRCRAFT

15.6.1 The pilot shall report the application of an emergency power unit (EPU)/leakage of hydrazine, set the transponder to code 7700 and provide additional information regarding:

- intentions,
- deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters,
- time required to reach the aerodrome,
- descent speed,
- requirements regarding the aerodrome preparation.

15.6.2 The OAT ACC shall inform the cooperating units (Aerodrome ATS Unit, Special Operation Forces, Operational Support), according to the reported intention of the crew, about the application of an EPU

15.7 HUNG ORDNANCE

15.7.1 The pilot shall inform on the hung ordnance, set the transponder to code 7700 and provide other information at the request of OAT ATC.

15.7.2 The OAT ACC shall inform relevant services.

15.7.3 In case a gun or missiles have jammed, the OAT ACC shall vector the aircraft avoiding flight behind another aircraft.

15.7.4 In case bombs or underslung tanks have jammed, the OAT ACC shall vector the aircraft avoiding, as far as possible, centres of population and flight over another aircraft.

- 15.8 PROCEDURA *LOW LEVEL ROUTE ABORT*
- 15.8.1 Pilot zgłasza do OAT ACC konieczność wykonania procedury *Route Abort* oraz włącza kod transpondera 7700 i wykonuje wznoszenie do FL 100.
- 15.8.2 Pilot wykonujący procedurę *Route Abort* odpowiada za zapewnienie bezpiecznych odległości od innych użytkowników przestrzeni do czasu osiągnięcia FL 100.
- 15.8.3 Jeżeli podczas wznoszenia nastąpi wejście w TMA, pilot jest zobowiązany do nawiązania łączności z właściwym organem APP.
- 15.8.4 Po osiągnięciu FL 100 pilot nawiązuje łączność z OAT ACC, wykonując lot poziomy.
- 15.8.5 OAT ACC identyfikuje statek powietrzny, przydzielając indywidualny kod transpondera i wydaje zezwolenie na dalszy lot.
- 15.9 AWARIA JEDNEGO SILNIKA STATKU POWIETRZNEGO WIELOSILNIKOWEGO
- 15.9.1 W przypadku awarii jednego silnika statku powietrznego wielosilnikowego pilot melduje o sytuacji do OAT ACC oraz włącza kod transpondera 7700 i przekazuje dodatkowe informacje dotyczące:
- dalszych zamiarów (prób uruchomienia silnika),
 - pogorszenia parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego,
 - wymagań odnośnie przygotowania lotniska i dodatkowych urządzeń hamujących na lotnisku.
- 15.10 KATAPULTOWANIE
- 15.10.1 O ile jest to możliwe, pilot melduje do OAT ACC podjęcie decyzji o katapultowaniu podając:
- znak wywoławczy "Ejection" lub
 - znak wywoławczy "Bail out" lub
 - znak wywoławczy "Katapultuję się".
- 15.10.2 Jeżeli katapultowanie zostało wykonane podczas lotu grupowego, drugi statek powietrzny w grupie przekazuje do OAT ACC dodatkowe informacje odnośnie miejsca, wysokości i dodatkowych warunków katapultowania.

- 15.8 *LOW LEVEL ROUTE ABORT* PROCEDURE
- 15.8.1 The pilot shall report to the OAT ACC the necessity to execute the *Route Abort* procedure, set the transponder to code 7700 and climb to FL 100.
- 15.8.2 The pilot executing the *Route Abort* procedure is responsible for providing safe distances from other airspace users until reaching FL 100.
- 15.8.3 If, during climb, the aircraft enters a TMA, the pilot is obliged to establish communication with the relevant APP unit.
- 15.8.4 After reaching FL 100, the pilot shall establish communication with the OAT APP performing level flight.
- 15.8.5 The OAT ACC shall identify the aircraft by allocating it a specific transponder code and clearing for further flight.
- 15.9 FAILURE OF ONE ENGINE IN A MULTI-ENGINE AIRCRAFT (ASYMMETRIC APPROACH)
- 15.9.1 In the event of a failure of one engine in a multi-engine aircraft, the pilot shall report the situation to the OAT ACC and set the transponder to code 7700 and provide additional information regarding:
- further intentions (attempts to restart the engine),
 - deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters,
 - requirements regarding the preparation of the aerodrome and additional braking facilities at the aerodrome.
- 15.10 BAIL OUT/EJECTION
- 15.10.1 As far as possible, the pilot shall report to the OAT ACC his decision to eject in the following manner:
- call sign "Ejection" or
 - call sign "Bail out".
- 15.10.2 If the ejection has been carried out during a formation flight, the second aircraft in the formation shall pass to the OAT ACC additional information regarding the place, altitude and additional conditions of ejection.

15.11 AWARIA INSTALACJI HYDRAULICZNEJ

Po stwierdzeniu awarii instalacji hydraulicznej pilot włącza kod transpondera 7700 i zgłasza do organów ATS:

- dalsze zamiary wykonania lotu,
- informacje o pogorszeniu parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego – ograniczeń w prędkościach podejścia zniżania, problemach z podwoziem, problemach ze sterowaniem,
- wymagania odnośnie przygotowania lotniska.

15.12 PROBLEMY W KABINIE

Pilot melduje organom ATS o rodzaju problemu dotyczącego kabiny/owiewki, włącza kod transpondera 7700, przekazuje dodatkowe informacje dotyczące:

- zamiarów – awaryjnego zniżania,
- zrzucenia owiewki kabiny,
- pogorszenia parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego,
- wymagań dotyczących przygotowania lotniska.

Jeżeli pilot nie usłyszy korespondencji radiowej służb ruchu lotniczego (np. ze względu na odrzucenie owiewki), ustawia kod transpondera 7600 i nadaje meldunki "na ślepo".

15.13 PROBLEMY Z ENERGIAŁ ELEKTRYCZNĄ

Pilot melduje do OAT ACC o rodzaju problemu dotyczącego systemu elektrycznego, włącza kod transpondera 7700 i przekazuje dodatkowe informacje dotyczące:

- zamiarów – ograniczeń w użyciu radia, transpondera lub systemu nawigacyjnego;
- pozostawania w warunkach VMC;
- pogorszenia parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego,
- czasu potrzebnego na dołot do lotniska.

15.14 AWARIA SILNIKA

Pilot melduje kontrolerowi OAT ACC o problemach z silnikiem (zgaśnięcie, pompaż), włącza kod transpondera 7700, przekazuje dodatkowe informacje dotyczące:

- zamiarów,

15.11 HYDRAULIC UTILITY FAILURE

When a hydraulic utility failure has been discovered, the pilot shall set the transponder to code 7700 and report to the ATS units the following:

- further intentions regarding the flight,
- information on the deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters – restrictions in the approach descent speed, problems with the undercarriage or control system,
- requirements regarding the aerodrome preparation.

15.12 PROBLEMS IN THE COCKPIT

The pilot shall report to the ATS units the nature of the problem with the cockpit/canopy, set the transponder to code 7700 and provide additional information on the following:

- intentions – emergency descent,
- removal of the canopy,
- deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters,
- requirements regarding the aerodrome preparation.

If the pilot cannot hear the ATS message (e.g. in the case of a removed canopy), he shall set the transponder to code 7600 and transmit blind.

15.13 ELECTRICAL PROBLEMS

The pilot shall report to the OAT ACC the nature of the problem regarding the electrical system, set the transponder to code 7700 and provide additional information regarding:

- intentions – limitations in the use of radio, transponder or navigation system,
- the maintaining of VMC,
- deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters,
- time required to reach the aerodrome.

15.14 FLAMEOUT

The pilot shall report to the OAT ACC controller problems with the engine (stall, compression stall), set the transponder to code 7700 and provide the ATS with additional information regarding:

- intentions,

- pogorszenia parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego, - czasu na dołot do lotniska.	- deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters, - time required to reach the aerodrome.
15.15 AWARYJNY/PRZYPADKOWY ZRZUT ZE STATKU POWIETRZNEGO Po stwierdzeniu awaryjnego/przypadkowego zrzutu pilot włącza kod transpondera 7700 i podaje do ATS: - pozycję, kurs, prędkość, wysokość podczas zrzutu, - zamiary/inne zagrożenia statku powietrznego, - pogorszenie parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego, - wymagania odnośnie przygotowania lotniska.	15.15 EMERGENCY/ACCIDENTAL JETTISONING When emergency/accidental fuel jettisoning takes place, the pilot shall set the transponder to code 7700 and provide the ATS with: - position, heading, speed, altitude during the jettisoning, - intentions/other hazards to the aircraft, - deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters, - requirements regarding the aerodrome preparation.
15.16 AWARIA URZĄDZEŃ NAWIGACYJNYCH/ UTRATA ORIENTACJI GEOGRAFICZNEJ Pilot melduje do OAT ACC o awarii urządzeń nawigacyjnych lub utracie orientacji geograficznej, włącza kod transpondera 7700, przekazuje dodatkowe informacje dotyczące: - pozycji, kursu, prędkości, wysokości; - swoich zamiarów i innych zagrożeń statku powietrznego; - pogorszenia parametrów operacyjnych i aerodynamicznych statku powietrznego.	15.16 NAVIGATION UTILITY FAILURE/LOSS OF ORIENTATION The pilot shall notify the OAT ACC of a failure of navigation equipment or loss of orientation, set the transponder to code 7700 and provide the ATS with: - position, heading, speed, altitude, - his intentions and other hazards to the aircraft, - deterioration of the aircraft's operational and aerodynamic parameters.
16. ZASADY PRZEKAZYWANIA INFORMACJI METEOROLOGICZNYCH	16. RULES OF PROVIDING METEOROLOGICAL INFORMATION
16.1 Podstawowa informacja meteorologiczna przekazywana będzie z LOSRL do OAT ACC według systemu NATO ("Weather Colour State") z wykorzystaniem internetowego serwisu meteorologicznego Szefostwa Służby Hydrometeorologicznej SZ RP.	16.1 Basic meteorological information shall be forwarded from the Aerodrome ATS Unit to the OAT ACC in accordance with the NATO "Weather Colour State" system using the web-based weather service of the Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces.
16.2 Informacje meteorologiczne będą podawane w następującej kolejności: - observation time *time*, - runway *number* (black), - color state *colour*, - forecast *colour*, - QNH *number*, (transition level *number*), (*information*).	16.2 Meteorological information shall be provided in the following order: - observation time *time*, - runway *number* (black), - colour state *colour*, - forecast *colour*, - QNH *number*, (transition level *number*), (*information*).

Kolory służące do określenia warunków meteorologicznych/
Colours used for determining weather conditions:

Colour state		Ceiling	Ground visibility	
BLUE+	(BLU+)	no ceiling	8 km	
BLUE	(BLU)	2500 ft	8 km	
WHITE	(WHT)	1500 ft	5000 m	
GREEN	(GRN)	700 ft	3700 m	Complete weather required
YELLOW	(YLO)	300 ft	1600 m	Complete weather required
AMBER	(AMB)	200 ft	800 m	Complete weather required
RED	(RED)	<200 ft	<800 m	Complete weather required
BLACK	(BLACK)	RWY not usable for other reasons than ceiling and/or visibility minimum	RWY not usable for other reasons than ceiling and/or visibility minimum	Black will be reported additionally and precedes the current color state

UWAGA

Jeżeli pogoda będzie gorsza niż "WHITE", OAT ACC podaje pilotowi pełną informację zgodnie z formatem ICAO.

NOTE

If the weather conditions are less than "WHITE", the OAT ACC shall provide the pilot with complete information in accordance with the ICAO format.

3. PRZESTRZENIE KONTROLOWANE W FIR WARSZAWA

3. CONTROLLED AIRSPACE WITHIN WARSZAWA FIR

3.1 REJON KONTROLOWANY LOTNISKA GDAŃSK

3.1 GDAŃSK TERMINAL CONTROL AREA

[illegible]

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "D" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 54°08'28"N 017°30'16"E 54°10'43"N 017°49'37"E 53°49'20"N 018°31'32"E 53°51'21"N 018°51'23"E 53°52'38"N 019°07'04"E 53°50'31"N 019°05'56"E 53°41'43"N 018°26'19"E 54°08'28"N 017°30'16"E	FL 135 C 2000 m (6500 ft) AMSL	APP GDAŃSK ACC WARSZAWA ¹⁾	130.875 (MHz) GDAŃSK ZBLIŻANIE GDAŃSK APPROACH PL, EN 119.650 (MHz) GDAŃSK DIRECTOR PL, EN 134.925 (MHz) WARSZAWA KONTROLA WARSZAWA CONTROL PL, EN
UTMA GDAŃSK			
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 55°08'07"N 016°15'01"E 55°17'24.66"N 018°24'03.86"E dalej wzdłuż północnej granicy FIR do:/then along the northern FIR boundary to: 54°25'18.00"N 020°00'00.00"E 53°33'51"N 020°18'20"E 53°26'21"N 019°24'33"E 53°19'05"N 018°44'35"E 53°11'34"N 018°06'35"E 52°44'05"N 017°34'42"E 53°11'18"N 016°34'37"E 53°37'29"N 016°56'09"E 54°31'54"N 015°33'12"E 54°41'06"N 015°43'09"E 54°55'00"N 015°52'00"E 55°08'07"N 016°15'01"E	FL 285 C FL 95 ²⁾	APP GDAŃSK ACC WARSZAWA ¹⁾	130.875 (MHz) GDAŃSK ZBLIŻANIE GDAŃSK APPROACH PL, EN 134.925 (MHz) WARSZAWA KONTROLA WARSZAWA CONTROL PL, EN

UWAGI/REMARKS

- 1)

w stosunku do lotów tranzytowych (patrz AIP Polska GEN 3.3; "Służba informacji powietrznej, służba alarmowa i służba ATC w przestrzeni kontrolowanej są zapewniane przez: a) ACC WARSZAWA w drogach lotniczych ATS/RNAV łącznie z ich odcinkami przechodzącymi przez rejony (strefy) kontrolowane lotnisk.").
- 2)

z wyłączeniem TMA POZNAŃ, LTMA GDAŃSK, CTR BYDGOSZCZ/Szwederowo CTR.
- 1)

for transit flights (see AIP Poland GEN 3.3 "Flight information service, alerting service and air traffic control service within controlled airspace are provided by: a) WARSZAWA ACC along the ATS/ RNAV routes including parts traversing terminal control areas (control zones).").
- 2)

excluding POZNAŃ TMA, GDAŃSK LTMA, BYDGOSZCZ/Szwederowo CTR.

Loty wszystkich statków powietrznych w przedziale wysokości od GND do 300 m (1000 ft) AMSL mogą się odbywać tylko po radiowym (119,450 MHz - WARSZAWA INFORMACJA) lub telefonicznym (+48-22-574-5585, faks +48-22-574-5586) **poinformowaniu** sektora FIS WARSZAWA lub po radiowym (118,775 MHz - OLSZTYN INFORMACJA) lub telefonicznym (+48-22-574-5588) **poinformowaniu** sektora FIS OLSZTYN.

Od statków powietrznych wykonujących loty w przedziale wysokości od 300 m (1000 ft) AMSL do 610 m (2000 ft) AMSL wymagana jest **stała dwukierunkowa łączność** radiowa ze służbą FIS sektora Warszawa (119,450 MHz - WARSZAWA INFORMACJA) lub ze służbą FIS sektora Olsztyn (118,775 MHz - OLSZTYN INFORMACJA).

Na loty statków powietrznych wykonywane w strefie obowiązkowej łączności (RMZ) na lub powyżej wysokości 450 m (1500 ft) AMSL każdorazowo wymagane jest uzyskanie akceptacji informatora FIS WARSZAWA lub FIS OLSZTYN.

Załoga statku powietrznego wykonującego lot w strefie RMZ na wysokości 450 m (1500 ft) AMSL lub wyżej jest zobowiązana do obniżenia wysokości lotu poniżej 450 m (1500 ft) AMSL niezwłocznie po otrzymaniu informacji od informatora FIS.

Łączność radiowa zawierająca meldunek powinna zostać nawiązana najpóźniej na granicy strefy RMZ lub natychmiast po opuszczeniu strefy ruchu lotniskowego (jeśli lotnisko odlotu znajduje się w granicach strefy).

Meldunek w strefie RMZ powinien obowiązkowo zawierać informacje:

- aktualna pozycja statku powietrznego,
- wysokość lotu,
- trasa w RMZ (kierunek lotu),
- typ statku powietrznego,
- dodatkowe informacje na żądanie organu FIS.

All flights within the RMZ between GND - 300 m (1000 ft) AMSL may be conducted only after radio (frequency 119.450 MHz - WARSZAWA INFORMATION) or telephone **notification** (+48-22-574-5585, fax +48-22-574-5586) to WARSZAWA FIS or after radio (frequency 118.775 MHz - OLSZTYN INFORMATION) or telephone **notification** (+48-22-574-5588) to FIS OLSZTYN.

All flights within the RMZ between 300 m (1000 ft) AMSL - 610 m (2000 ft) AMSL may be conducted only while **constant bidirectional radio communication** with WARSZAWA FIS (on frequency 119.450 MHz - WARSZAWA INFORMATION) or with OLSZTYN FIS (118.775 MHz - OLSZTYN INFORMATION) is established.

Acceptance must be obtained from the WARSZAWA FIS or OLSZTYN FIS operator for flights of aircraft within the Radio Mandatory Zone (RMZ) at or above an altitude of 450 m (1500 ft) AMSL.

The crew of an aircraft conducting a flight within RMZ at an altitude of 450 m (1500 ft) AMSL or above is obliged to lower the flight altitude below 450 m (1500 ft) AMSL immediately after receiving information from the FIS operator.

The radio communication containing the report shall be established at the border of the RMZ at the latest or immediately after leaving the aerodrome traffic zone (if the departure aerodrome is located within the RMZ limits).

The report within the RMZ shall contain the following information:

- current position of an aircraft,
- flight altitude/height,
- route within RMZ (direction of flight),
- aircraft type,
- additional information at the request of the FIS unit.

Statki powietrzne, wykonujące loty VFR, z którymi łączność została utracona z przyczyn technicznych, powinny kontynuować lot po jednej z niżej wymienionych tras na wysokości nie większej niż 300 m (1000 ft) AMSL. Następnie nad punktem **ECHO** (52°10'41,60"N 020°59'00,41"E) lub **WHISKEY** (52°09'24,97"N 020°56'59,02"E) należy rozpocząć procedurę wyznaczoną w przypadku utraty łączności.

W przypadku utraty łączności (RCF) trasami dołotowymi do lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) są:

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

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

Następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY** (52°09'24,97"N 020°56'59,02"E).

Aircraft experiencing communication failure during VFR flight due to technical reasons shall continue flight along one of VFR routes listed hereunder at an altitude not higher than 300 m (1000 ft) AMSL. Then, overhead point **ECHO** (52°10'41.60"N 020°59'00.41"E) or **WHISKEY** (52°09'24.97"N 020°56'59.02"E) initiate the procedure applicable in radio communication failure cases.

In the case of radio communication failure (RCF) the arrival routes to Warsaw Chopin Airport (EPWA) aerodrome are:

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

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

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

Trasa G-K-N-O-E: Od mostu kolejowego na Wiśle - punkt **GOLF** (51°59'26,53"N 021°14'04,93"E), wzdłuż rzeki Wisły do oczyszczalni ścieków w Karczewie (kierunek magnetyczny 357°) - punkt **KILO** (52°05'28,65"N 021°14'14,56"E), dalej wzdłuż Wisły do mostu Siekierskiego (kierunek magnetyczny 322°) - punkt **NOVEMBER** (52°13'03,05"N 021°05'50,18"E).

Tam wykonać zakręt w lewo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSKAR** (52°11'51,16"N 021°03'06,07"E), następnie w kierunku Airport Hotel Okęcie (kierunek magnetyczny 241°) - punkt **ECHO** (52°10'41,60"N 020°59'00,41"E).

Trasa M-N-O-E: Od skrzyżowania w miejscowości Zakręt - punkt **MIKE** (52°13'21,81"N 021°14'59,52"E) wykonać lot do mostu Siekierskiego (kierunek magnetyczny 262°) - punkt **NOVEMBER** (52°13'03,05"N 021°05'50,18"E), tam wykonać zakręt w lewo, dalej lot wzdłuż Trasy Siekierskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSKAR** (52°11'51,16"N 021°03'06,07"E), następnie w kierunku Airport Hotel Okęcie (kierunek magnetyczny 241°) - punkt **ECHO** (52°10'41,60"N 020°59'00,41"E).

Trasa Z-N-O-E: Od węzła Trasy Armii Krajowej i ulicy Modlińskiej - punkt **ZULU** (52°17'25,39"N 021°00'39,13"E), wzdłuż rzeki Wisły do mostu Siekierskiego (kierunek magnetyczny 140°) - punkt **NOVEMBER** (52°13'03,05"N 021°05'50,18"E).

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

G-K-N-O-E Route: From rail bridge over the Vistula River - point **GOLF** (51°59'26.53"N 021°14'04.93"E), fly along the Vistula River until sewage treatment plant in Karczew town (magnetic track 357°) - point **KILO** (52°05'28.65"N 021°14'14.56"E), then fly along the Vistula River until Siekierski bridge (magnetic track 322°) - point **NOVEMBER** (52°13'03.05"N 021°05'50.18"E).

Turn left and fly along Trasa Siekierska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSKAR** (52°11'51.16"N 021°03'06.07"E), then fly towards Airport Hotel Okęcie (magnetic track 241°) - point **ECHO** (52°10'41.60"N 020°59'00.41"E).

M-N-O-E Route: From the intersection in Zakręt town - **MIKE** point (52°13'21.81"N 021°14'59.52"E) fly to Siekierski bridge (magnetic track 262°) - **NOVEMBER** point (52°13'03.05"N 021°05'50.18"E), turn left and fly along Trasa Siekierska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - **OSKAR** point (52°11'51.16"N 021°03'06.07"E), then fly direct Airport Hotel Okęcie (magnetic track 241°) - **ECHO** point (52°10'41.60"N 020°59'00.41"E).

Z-N-O-E Route: From Modlińska Street and Armia Krajowa road intersection - point **ZULU** (52°17'25.39"N 021°00'39.13"E), fly along the Vistula River until Siekierski bridge (magnetic track 140°) - point **NOVEMBER** (52°13'03.05"N 021°05'50.18"E).

Tam wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSKAR** (52°11'51,16"N 021°03'06,07"E), następnie w kierunku Airport Hotel Okęcie (kierunek magnetyczny 241°) - punkt **ECHO** (52°10'41,60"N 020°59'00,41"E).

UTRATA ŁĄCZNOŚCI (RCF) W CZASIE PRZELOTU

Statki powietrzne, z którymi łączność została utracona z przyczyn technicznych w trakcie lotu tranzytowego (przeletu) przez strefę RMZ, powinny kontynuować lot na wysokości nie większej niż 300 m (1000 ft) AMSL z wykorzystaniem niżej wymienionych punktów nawigacyjnych jako punktów tranzytowych:

Turn right and fly along Trasa Siekierska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSKAR** (52°11'51.16"N 021°03'06.07"E), then fly towards Airport Hotel Okęcie (magnetic track 241°) - point **ECHO** (52°10'41.60"N 020°59'00.41"E).

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 300 m (1000 ft) AMSL using navigation points described in the table below as transit points:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
ALFA	52°03'47.52"N 020°44'35.59"E	Magazyn w m. Siostrzeń/ Warehouse in Siostrzeń town
BRAVO	52°11'03.44"N 020°36'49.94"E	Fabryka w m. Błonie/ Factory in Błonie town
GOLF	51°59'26.53"N 021°14'04.93"E	Most kolejowy w m. Góra Kalwaria/ Rail bridge in Góra Kalwaria town
KILO	52°05'28.65"N 021°14'14.56"E	Oczyszczalnia w m. Karczew/ Sewage treatment plant in Karczew town
NOVEMBER	52°13'03.05"N 021°05'50.18"E	Most Siekierski/Siekierski bridge
TANGO	51°58'14.47"N 020°50'00.76"E	Fabryka w m. Tarczyn/ Factory in Tarczyn town
ZULU	52°17'25.39"N 021°00'39.13"E	Żerań skrzyżowanie/ Żerań intersection

W takiej sytuacji wlot do CTR WARSZAWA/Okęcie i/lub ATZ WARSZAWA/Babice jest zabroniony.

In such a situation entry into WARSZAWA/Okęcie CTR and/or WARSZAWA/Babice ATZ is prohibited.

UWAGI/REMARKS

W strefie RMZ obowiązują ogólne przepisy wykonywania lotów w polskiej przestrzeni powietrznej.

General air traffic rules and procedures are in force in the Radio Communication Mandatory Zone (RMZ).

4. DELEGACJA SŁUŻB ATS**4. DELEGATION OF ATS****4.1 DELEGACJA SŁUŻB ATS DLA TMA HERINGSDORF****4.1 DELEGATION OF ATS FOR HERINGSDORF TMA**

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	GODZINY PRACY WORKING HOURS	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
Polska ustanawia przestrzeń powietrzną klasy E (Heringsdorf) określoną linią łączącą punkty./Poland establishes an airspace of class E (Heringsdorf) delimited by the line joining the following points: 53°57'45"N* 014°14'00"E* 53°55'20"N* 014°27'30"E* 53°53'40"N* 014°38'00"E* 53°41'30"N* 014°33'40"E* 53°41'05"N* 014°16'50"E* następnie wzdłuż granicy polsko-niemieckiej do punktu/then along the Polish-German border to the point 53°57'45"N* 014°14'00"E*	FL 95 305 m (1000 ft) AGL E	ACC BERLIN	H24	-

UWAGI/REMARKS

ATS w tej przestrzeni są zapewniane przez ACC BERLIN (EDWW).

* - patrz MIL GEN 2.1

ATS within this airspace are provided by BERLIN ACC (EDWW).

* - see MIL GEN 2.1

4.2 DELEGACJA SŁUŻB ATS DLA CTR HERINGSDORF**4.2 DELEGATION OF ATS FOR HERINGSDORF CTR**

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	GODZINY PRACY WORKING HOURS	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
Linia łącząca następujące punkty/The line joining the following points 53°55'20"N* 014°13'00"E* 53°54'05"N* 014°20'25"E* 53°48'20"N* 014°17'40"E* 53°48'40"N* 014°15'20"E* następnie wzdłuż granicy polsko-niemieckiej do punktu/then along the Polish-German border to the point 53°55'20"N* 014°13'00"E*	762 m (2500 ft) AMSL GND D	ACC BERLIN	H24	- EN

UWAGI/REMARKS

Przestrzeń ta jest wykorzystywana tylko dla lotów cywilnych do/z lotniska Heringsdorf.

* - patrz MIL GEN 2.1.

This airspace is used only for civil flights to/from Heringsdorf aerodrome.

* - see MIL GEN 2.1.

4.3 DELEGACJA SŁUŻB (CTA) DLA LOTNISKA DREWITZ

4.3 SERVICES DELEGATION (CTA) FOR DREWITZ AERODROME

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	GODZINY PRACY WORKING HOURS	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52°04'09"N 014°45'36"E 52°04'35"N 014°58'20"E 51°50'33"N 015°00'27"E 51°45'31"N 014°39'47"E dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:/ then along the state border to the point: 52°04'09"N 014°45'36"E	<u>FL 85</u> E 762 m (2500 ft) AGL	ACC BERLIN	H24	VHF 132.7 MHz, UHF 296.725 MHz BERLIN RADAR EN

4.4 DELEGACJA SŁUŻBY FIS DLA LOTNISKA DREWITZ

4.4 DELEGATION OF FLIGHT INFORMATION SERVICE FOR DREWITZ AERODROME

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	GODZIN Y PRACY WORKIN G HOURS	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51°55'57"N 014°42'25"E 51°53'08"N 014°44'13"E 51°51'17"N 014°36'38"E dalej wzdłuż granicy polsko-niemieckiej do punktu/then along the Polish-German border to the point 51°55'57"N 014°42'25"E	457 m (1500 ft) AGL F 1) GND	FIS	H24	118.650 MHz DREWITZ INFO
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52°00'24"N 014°43'22"E dalej łuk o promieniu 10 NM i środku w punkcie/ from this point the arc of circle of 10 NM radius centred at point 51°53'21"N 014°31'55"E 51°50'43"N 014°47'29"E od tego punktu wzdłuż linii prostej do punktu/from this point along straight line to the point: 51°48'11"N 014°37'06"E dalej wzdłuż granicy polsko-niemieckiej do punktu/then along the Polish-German border to the point: 52°00'24"N 014°43'22"E	<u>762 m (2500 ft) AGL</u> F 1) 457 m (1500 ft) AGL	FIS	H24	118.650 MHz DREWITZ INFO

UWAGI/REMARKS

1) Służba doradcza nie jest zapewniana.1) Advisory service is not provided.

4.5 DELEGACJA SŁUŻB ATS - MIDSEA

W celu zredukowania liczby koordynacji dla ruchu lotniczego w AWY M865, N133 oraz M607 ustanowiono w FIR WARSZAWA odrębny obszar, nad morzem pełnym Bałtyku. Ta wydzielona przestrzeń, nazwana MIDSEA, może być oddelegowana do ATCC Malmoe i w tym przypadku ATCC Malmoe będzie organem odpowiedzialnym za sprawowanie kontroli ruchu lotniczego oraz zapewnienie służby informacji powietrznej w tym obszarze.

4.5 DELEGATION OF ATS - MIDSEA

In order to reduce the number of coordinations for traffic in AWY M865, N133 and M607 a separate area has been established, over the Baltic high sea, within the WARSZAWA FIR. This area named MIDSEA can be delegated to ATCC Malmoe and in such a case ATCC Malmoe is responsible for the provision of air traffic control and flight information services within this area.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 55°51'00"N* 017°33'00"E* 55°17'24"N* 018°23'53"E* 55°08'01"N* 016°14'10"E* 55°51'00"N* 017°33'00"E*	- -
UWAGI/REMARKS	

* - patrz MIL GEN 2.1

* - see MIL GEN 2.1

Organ WARSZAWA ACC może odwołać delegację przestrzeni i przejąć kontrolę ruchu lotniczego w tym obszarze po uprzednim powiadomieniu, które powinno nastąpić 5 minut wcześniej.

WARSZAWA ACC będzie informować RIGA ACC o delegacji przestrzeni.

Procedury administracyjne dotyczące opłat trasowych zostały opisane w załączniku do właściwego "Letter of Agreement".

WARSZAWA ACC may withdraw delegation and resume air traffic control within that area provided 5 minutes prior notice is given.

WARSZAWA ACC will inform RIGA ACC on delegation of airspace.

Administrative procedures for en-route charges are covered in an Annex to the appropriate "Letter of Agreement".

4.6 DELEGACJA SŁUŻB ATS - RÖNNE SYD

W celu zredukowania liczby koordynacji dla ruchu lotniczego w AWY ustanowiono w FIR WARSZAWA odrębny obszar nad morzem pełnym Bałtyku. Ta wydzielona przestrzeń, nazwana RÖNNE SYD, może być oddelegowana do ACC Malmoe, i w takim przypadku ACC Malmoe będzie organem odpowiedzialnym za sprawowanie kontroli ruchu lotniczego oraz zapewnienie służby informacji powietrznej w tym obszarze.

4.6 DELEGATION OF ATS - RÖNNE SYD

In order to reduce the number of coordinations for traffic along the AWY a separate area has been established, over the Baltic high sea, within the WARSZAWA FIR. This area named RÖNNE SYD can be delegated to Malmoe ACC and in such a case Malmoe ACC is responsible for the provision of air traffic control and flight information service within this area.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 54°55'00"N 014°21'27"E dalej wzdłuż granicy TMA RÖNNE i granicy FIR do punktu/ then along the border of RÖNNE TMA and FIR boundary to the point: 54°55'00"N 015°52'00"E 54°41'06"N 015°43'09"E 54°23'06"N 015°23'46"E 54°15'45"N 015°03'21"E 54°20'00"N 014°16'50"E 54°55'00"N 014°21'27"E	FL 460 C FL 195
z wyłączeniem przestrzeni określonej współrzędnymi:/excluding airspace designated by coordinates: 54°45'34"N 014°20'12"E 54°46'00"N 014°35'30"E 54°35'00"N 014°39'45"E 54°35'00"N 015°14'00"E 54°35'09"N 015°26'54"E 54°31'54"N 015°33'12"E 54°23'06"N 015°23'46"E 54°15'45"N 015°03'21"E 54°20'00"N 014°16'50"E 54°45'34"N 014°20'12"E	FL 245 FL 195

ACC WARSZAWA może odwołać delegację przestrzeni po uprzednim powiadomieniu, które powinno nastąpić 5 minut wcześniej.

WARSZAWA ACC may withdraw delegation and resume air traffic control within the area provided 5 minutes prior notice is given.

4.7 DELEGACJA SŁUŻB ATS - W OF OKX

W celu zredukowania liczby koordynacji dla ruchu lotniczego w AWY P96 ustanowiono w FIR WARSZAWA odrębny obszar. Ta wydzielona przestrzeń może być oddelegowana do ACC PRAHA i w takim przypadku ACC PRAHA będzie organem odpowiedzialnym za sprawowanie kontroli ruchu lotniczego oraz zapewnienie służby informacji powietrznej w tym obszarze.

4.7 DELEGATION OF ATS - W OF OKX

In order to reduce the number of coordinations for traffic in AWY P96 a separate area has been established within the WARSZAWA FIR. This area may be delegated to PRAHA ACC and in such a case PRAHA ACC is responsible for the provision of air traffic control and flight information services within this area.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50°59'28"N 014°55'39"E 50°59'10"N 014°58'34"E dalej wzdłuż granicy FIR WARSZAWA do punktu/then along the WARSZAWA FIR boundary to the point 50°59'28"N 014°55'39"E	FL 460 C FL 95

Organ ACC WARSZAWA może odwołać delegację przestrzeni i przejąć kontrolę ruchu lotniczego po uprzednim powiadomieniu, które powinno nastąpić 5 minut wcześniej.

WARSZAWA ACC may withdraw delegation and resume air traffic control within that area provided 5 minutes prior notice is given.

4.8 DELEGACJA SŁUŻB ATS - S OF KŁODZKO

W celu zredukowania liczby koordynacji dla ruchu lotniczego w AWY ustanowiono w FIR WARSZAWA odrębny obszar. Ta wydzielona przestrzeń może być oddelegowana do ACC PRAHA i w takim przypadku ACC PRAHA będzie organem odpowiedzialnym za sprawowanie kontroli ruchu lotniczego oraz zapewnienie służby informacji powietrznej w tym obszarze.

4.8 DELEGATION OF ATS - S OF KŁODZKO

In order to reduce the number of coordinations for traffic in the AWY, a separate area has been established within the WARSZAWA FIR. This area can be delegated to PRAHA ACC and in such a case PRAHA ACC is responsible for the provision of air traffic control and flight information services within this area

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50°16'53.24"N 016°28'08.50"E 50°17'27.90"N 016°59'42.77"E dalej wzdłuż granicy FIR WARSZAWA do punktu/then along the WARSZAWA FIR boundary to the point 50°16'53.24"N 016°28'08.50"E	FL 460 FL 245 C

4.9 DELEGACJA SŁUŻB ATS Z ACC LKAA DO ACC EPWW

W celu zredukowania liczby koordynacji dla ruchu lotniczego w AWY L867 ustanowiono w FIR PRAHA odrębny obszar. Ta wydzielona przestrzeń może być oddelegowana do ACC WARSZAWA i w takim przypadku ACC WARSZAWA będzie organem odpowiedzialnym za sprawowanie kontroli ruchu lotniczego oraz zapewnienie służby informacji powietrznej w tym obszarze.

4.9 DELEGATION OF ATS FROM LKAA ACC TO EPWW ACC

In order to reduce the number of coordinations for traffic in AWY L867 a separate area has been established within the PRAHA FIR. This area can be delegated to WARSZAWA ACC and in such a case WARSZAWA ACC is responsible for the provision of air traffic control and flight information services within this area.

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50°15'09"N 017°27'17"E dalej wzdłuż granicy FIR WARSZAWA do punktu/then along the WARSZAWA FIR boundary to the point: 49°58'42"N 017°54'36"E 49°56'58"N 017°51'32"E 50°15'09"N 017°27'17"E	FL 460 FL 245

4.10 DELEGACJA SŁUŻB ATS Z ACC
WARSZAWA DO APP WARSZAWA

W celu zredukowania liczby koordynacji dla ruchu lotniczego w AWY N133 oraz w celu zmniejszenia złożoności ruchu lotniczego w sektorach EPWW "C", EPWW "G", EPWW "J" ustanowiono w FIR WARSZAWA odrębny obszar CTA01 oraz CTA02, w których odpowiedzialność za zapewnienie służb ATS może być delegowana z ACC WARSZAWA do APP WARSZAWA.

4.10 DELEGATION OF ATS FROM WARSZAWA
ACC TO WARSZAWA APP

In order to reduce the number of coordinations for traffic in AWY N133 and to reduce the complexity of air traffic in EPWW "C", EPWW "G", EPWW "J" sectors, separate CTA01 and CTA02 areas have been established within the WARSZAWA FIR, within which the responsibility for the provision of ATS services may be delegated from WARSZAWA ACC to WARSZAWA APP.

PRZESTRZEŃ CTA01

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52°31'36"N 019°07'52"E 52°41'43"N 019°49'12"E 52°34'37"N 019°40'33"E 51°47'03"N 020°03'38"E 51°39'58"N 019°57'37"E 51°32'13"N 019°57'41"E 51°23'16"N 020°21'42"E 51°21'00"N 019°45'06"E 52°31'36"N 019°07'52"E	FL 245 FL 95

Organ ACC WARSZAWA może przejąć zapewnianie służb ATS po uprzednim powiadomieniu, które powinno nastąpić 5 minut wcześniej.

WARSZAWA ACC may resume air traffic services within that area provided 5 minutes prior notice is given.

PRZESTRZEŃ CTA02

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52°41'43"N 019°49'12"E 52°42'16"N 020°19'42"E 52°42'37"N 020°46'02"E 52°32'44"N 021°03'32"E 52°26'00"N 021°12'19"E 52°26'25"N 021°27'36"E 52°25'59"N 021°51'34"E 51°58'37"N 022°05'27"E 51°34'15"N 021°22'54"E 51°15'12"N 020°49'58"E 51°19'00"N 020°33'02"E 51°23'16"N 020°21'42"E 51°32'13"N 019°57'41"E 51°39'58"N 019°57'37"E 51°47'03"N 020°03'38"E 52°34'37"N 019°40'33"E 52°41'43"N 019°49'12"E	FL 245 FL 225

Organ ACC WARSZAWA może przejąć zapewnianie służb ATS po uprzednim powiadomieniu, które powinno nastąpić 5 minut wcześniej.

WARSZAWA ACC may resume air traffic services within that area provided 5 minutes prior notice is given.

4.11 DELEGACJA SŁUŻB ATS Z TWR ŁÓDŹ DO APP WARSZAWA

W celu zredukowania liczby koordynacji dla ruchu lotniczego dołotowego i odlotowego z lotniska EPLL ustanowiono w FIR WARSZAWA odrębny obszar CTA03, w którym odpowiedzialność za zapewnienie służb ATS może być tymczasowo delegowana z TWR ŁÓDŹ do APP WARSZAWA.

4.11 DELEGATION OF ATS FROM ŁÓDŹ TWR TO WARSZAWA APP

In order to reduce the number of coordinations for arrival and departure traffic from EPLL aerodrome a separate CTA03 area has been established within the WARSZAWA FIR, within which the responsibility for the provision of ATS services may be delegated from ŁÓDŹ TWR to WARSZAWA APP

PRZESTRZEŃ CTA03

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51°59'23"N 019°25'06"E 52°00'43"N 019°33'08"E 52°02'23"N 019°43'19"E 52°05'12"N 019°54'55"E 51°47'03"N 020°03'38"E 51°39'58"N 019°57'37"E 51°32'13"N 019°57'41"E 51°33'22"N 019°51'59"E 51°40'26"N 019°35'03"E 51°59'23"N 019°25'06"E	FL 95 1700 m (5500 ft) AMSL

4.12 DELEGACJA SŁUŻB ATS Z ACC WARSZAWA DO APP KRAKÓW

W celu zredukowania liczby koordynacji pomiędzy ACC WARSZAWA a APP KRAKÓW ustanowiono w FIR WARSZAWA odrębny obszar CTA04, w którym odpowiedzialność za zapewnienie służb ATS może być delegowana z ACC WARSZAWA do APP KRAKÓW.

4.12 DELEGATION OF ATS FROM WARSZAWA ACC TO KRAKÓW APP

In order to reduce the number of coordinations between WARSZAWA ACC and KRAKÓW APP, a separate CTA04 area has been established within the WARSZAWA FIR, within which the responsibility for the provision of ATS services may be delegated from WARSZAWA ACC to KRAKÓW APP.

PRZESTRZEŃ CTA04

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50°23'22"N 017°43'29"E 50°19'58"N 017°55'26"E 50°22'32"N 018°06'31"E (REP "NUMBA") 50°02'52"N 018°05'52"E 50°02'45.42"N 018°05'09.36"E dalej wzdłuż południowej granicy FIR do:/then along the southern FIR boundary to: 50°19'21.96"N 017°42'43.40"E 50°23'22"N 017°43'29"E	FL 285 FL 95

Organ ACC WARSZAWA może przejąć zapewnianie służb ATS po uprzednim powiadomieniu, które powinno nastąpić 5 minut wcześniej.

WARSZAWA ACC may resume air traffic services within that area provided 5 minutes prior notice is given.

4.13 DELEGACJA SŁUŻB ATS Z ACC WARSZAWA DO APP POZNAŃ

W celu zredukowania liczby koordynacji pomiędzy ACC WARSZAWA a APP POZNAŃ oraz zmniejszenia złożoności ruchu lotniczego w sektorze EPWW "T" ustanowiono w FIR WARSZAWA odrębny obszar CTA05, w którym odpowiedzialność za zapewnienie służb ATS może być delegowana z ACC WARSZAWA do APP POZNAŃ.

4.13 DELEGATION OF ATS FROM WARSZAWA ACC TO POZNAŃ APP

In order to reduce the number of coordinations between WARSZAWA ACC and POZNAŃ APP and to reduce the complexity of air traffic in the EPWW "T" sector, a separate CTA05 area has been established within the WARSZAWA FIR, within which the responsibility for the provision of ATS services may be delegated from WARSZAWA ACC to POZNAŃ APP.

PRZESTRZEŃ CTA05

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE VERTICAL LIMITS
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: punkt przecięcia równoleżnika 51°30'42" z zachodnią granicą FIR/point of intersection of the parallel 51°30'42" with the western FIR boundary 51°37'03"N 016°00'00"E 51°16'36"N 015°58'32"E 51°07'28"N 016°00'36"E 50°49'45"N 016°07'17"E 50°23'22"N 017°43'29"E 50°19'21.96"N 017°42'43.40"E dalej wzdłuż południowej i zachodniej granicy FIR do:/then along the southern and western FIR boundary to: punkt przecięcia równoleżnika 51°30'42" z zachodnią granicą FIR/point of intersection of the parallel 51°30'42" with the western FIR boundary	FL 195 FL 95

UWAGI/REMARKS

Z wyłączeniem przestrzeni delegacji służb ATS "W OF OKX".

Organ ACC WARSZAWA może przejąć zapewnianie służb ATS po uprzednim powiadomieniu, które powinno nastąpić 5 minut wcześniej.

Excluding the ATS delegation area "W OF OKX".

WARSZAWA ACC may resume air traffic services within that area provided 5 minutes prior notice is given.

5. SŁUŻBA ALARMOWA

Jakikolwiek ze wspomnianych organów ACC, który otrzyma informację radarową, radiową lub za pomocą innych środków łączności, że w sąsiednim FIR znajduje się statek powietrzny będący w niebezpieczeństwie (włączając w to również sytuację, gdy zachodzi podejrzenie uprowadzenia lub bezprawnej ingerencji) lub statek powietrzny, który utracił łączność, powinien niezwłocznie poinformować o wystąpieniu takiej sytuacji drugi organ ACC.

5. ALERTING SERVICE

Any of the ACCs concerned receiving information by means of radar, radio or by other communications media that an aircraft in the adjacent FIR is being in a state of emergency (including being subject to hijacking or unlawful interference) or is experiencing communication failure, shall inform the other ACC without undue delay.

STRONA WOLNA

INTENTIONALLY LEFT BLANK

3.3 Granice pionowe oraz poziome przestrzeni w rejonach EA są wyznaczone i opublikowane przez Ośrodek Planowania Strategicznego (OPS – ASM1) z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb użytkowników, charakterystyki działań wykonywanych wewnątrz strefy oraz przestrzeni nienaruszalnego bufora wewnętrznego, jeśli taki jest wymagany.

4. KOLIZYJNOŚĆ

4.1 Ze względu na różne procedury dotyczące aktywacji poszczególnych elementów przestrzeni powietrznej wyróżnia się strefy lub segmenty kolizyjne oraz niekolizyjne.

4.2 Informacja o kolizyjności danego elementu przestrzeni lub jego segmentu jest umieszczana w kolumnie "Uwagi" tabel opublikowanych w ENR 2.2.2.1, ENR 2.2.2.3 oraz w AUP.

4.3 Szczegółowe procedury aktywacji elementów kolizyjnych oraz niekolizyjnych opisano w ENR 2.2.4 pkt. 5.

5. OZNACZENIE STREF TSA, TRA, EA i TFR

5.1 Każda strefa, rejon i trasa dolotowa ma przypisany niepowtarzalny numer poprzedzony odpowiednim oznacznikiem. Segmenty stref mają dodawaną dodatkową literę.

5.2 Znaki identyfikacyjne tych stref składają się z następujących grup liter i numeru:

- EP – znaki przynależności terytorialnej zgodnie z Doc 7910 ICAO;
- litery określającej rodzaj danej strefy:
- TSA – dla stref czasowo wydzielonych;
- TRA – dla stref czasowo rezerwowanych;
- TFR – dla korytarzy dolotowych do stref TSA;
- TSA D – dla stref TSA wydzielonych w formie stref niebezpiecznych;
- numeru dla stref czasowo wydzielonych (TSA), stref czasowo rezerwowanych (TRA) i korytarzy dolotowych (TFR) do TSA, np. EP TSA 08, EP TRA 05, EP TFR 06;
- numeru (od 301 począwszy) dla stref TSA wydzielonych w formie stref niebezpiecznych (np. EP TSA D301);
- liter A, B, C itd. dla segmentów stref TSA i TRA.

3.3 The lateral and vertical limits of airspace within EAs are designated and published by the Strategic Planning Unit (ASM1) taking into account the real needs of users, characteristics of the activities performed within an area and the inviolable inner buffer if this is required.

4. CONFLICTING AND CONFLICT-FREE AREAS

4.1 Considering the various procedures relating to the activation of individual airspace elements, there is a distinction between conflicting and conflict-free segments and elements.

4.2 The information on whether a given airspace element or its segment is in conflict with other elements is indicated in the "Remarks" column of the tables published in ENR 2.2.2.1, ENR 2.2.2.3 and the AUP.

4.3 Detailed procedures for activating conflicting and conflict-free airspace elements are described in ENR 2.2.4 point 5.

5. DESIGNATORS OF TSAs, TRAs, EAs and TFRs

5.1 Each area and feeding route has its own allocated unique number preceded by an adequate designator. The segments are indicated with an additional letter.

5.2 The designators of the areas consist of the following groups of letters and a number:

- EP – nationality letters according to ICAO Doc 7910;
- letters indicating the type of a given area:
- TSA – for temporary segregated areas;
- TRA – for temporary reserved areas;
- TFR – for TSA/TRA feeding routes;
- TSA D – for TSAs designated in the form of danger areas;
- number for temporary segregated areas (TSAs), temporary reserved areas (TRAs), and TSA/TRA feeding routes (TFRs), e.g. EP TSA 08, EP TRA 05, EP TFR 06;
- number (starting with 301) for TSAs designated in the form of danger areas (e.g. EP TSA D301);
- letters A, B, C etc. for the segments of TSAs/TRAs.

5.3 Znaki identyfikacyjne rejonów ćwiczeń (EA) składają się z następujących grup liter i cyfr: EA, np. EA 77.

6. AKTYWACJA

6.1 Granice pionowe stref TSA i TRA oraz TSA wyznaczanych w formie stref niebezpiecznych (D) są przydzielane zgodnie z potrzebami użytkowników. Nie mogą one przekraczać wysokości podanych w kolumnie 3 tabel opublikowanych w ENR 2.2.2.1, ENR 2.2.2.3.

6.2 Granice pionowe przestrzeni w rejonach EA nie mogą przekraczać wysokości podanych w Suplemencie do AIP Polska lub NOTAM.

6.3 Informacje o aktywności stref/rejonów TSA/ TRA/TFR/EA, strefy TSA wyznaczanej w formie strefy niebezpiecznej (D) są publikowane w AUP oraz przekazywane przez organy ATS lub AMC.

6.4 Zamawianie stref/rejonów TSA/TRA/TFR/EA odbywa się zgodnie z procedurami zamawiania elastycznych struktur przestrzeni powietrznej (patrz ENR 2.2.4).

6.5 Planowanie działań w rejonach EA nakłada na organizatora obowiązek zgłoszenia wniosku do Ośrodka Planowania Strategicznego PAŻP (OPS – ASM1) nie później niż 77 dni przed datą publikacji Suplementu do AIP Polska (zgodnie z cyklem AIRAC).

Uwaga: W związku z koniecznością wykonania uzgodnień ze służbami ATS i użytkownikami przestrzeni powietrznej zaleca się zgłoszenie wniosku na 91 dni przed datą publikacji.

6.6 W szczególnych przypadkach wystąpienia konieczności wprowadzenia rejonu EA poprzez publikację NOTAM, organizator przekazuje wniosek nie później niż 10 dni przed datą publikacji.

7. LOTY W STREFACH TSA, TRA, TFR, D ORAZ REJONACH EA

7.1 Loty w strefach TSA, TRA oraz TSA wyznaczanych w formie stref niebezpiecznych (D) mogą wykonywać tylko statki powietrzne użytkownika, który wcześniej zamówił wybrane strefy.

5.3 The designators of exercise areas (EAs) consist of the group of letters EA and a number, e.g. EA 77.

6. ACTIVATION

6.1 The vertical limits of TSAs, TRAs and TSAs designated in the form of danger areas (D) are allocated according to the users' needs. They cannot exceed the altitudes indicated in column 3 in the table published in ENR 2.2.2.1, ENR 2.2.2.3.

6.2 The vertical limits of airspace in the EAs cannot exceed the altitudes published in an AIP Supplement or NOTAM.

6.3 Information on the activity of TSAs/TRAs/TFRs/EAs, TSAs designated in the form of danger areas (D) is published in the AUP and provided by ATS units or the AMC.

6.4 The requesting of TSAs/TRAs/TFRs/EAs is subject to the procedures for requesting flexible airspace structures (see ENR 2.2.4).

6.5 Organisers planning activities within EAs are obliged to submit a request to the PANSA Strategic Planning Unit (ASM1) not later than 77 days before the publication date of AIP Supplement (according to the AIRAC cycle).

Note: In view of the need to provide agreements with the ATS and airspace users, it is recommended to submit a request 91 days before the publication date.

6.6 In special cases, where it is necessary to introduce an EA by NOTAM, the organiser shall submit the request not later than 10 days before the publication date.

7. FLIGHTS WITHIN TSAs/TRAs/TFRs/D AREAS and EAs

7.1 Flights within TSAs, TRAs and TSAs designated in the form of danger areas (D) can be conducted only by aircraft of the users who have previously requested the areas concerned.

- | | |
|---|--|
| <p>7.2 Przez TRA lub jej segment dopuszcza się przelot innego statku powietrznego, niebiorącego udziału w działaniach dla których zarezerwowano strefę, po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu służby ruchu lotniczego lub właściwego dla tej strefy organu wojskowego lub organizatora lotów (zgodnie z danymi w tabelach ENR 2.2.2.3 kolumna 4).</p> <p>7.3 Przelot po trasie TFR na jednej stałej wysokości mogą wykonywać tylko statki powietrzne użytkownika, który wcześniej zamówił wybrane trasy.</p> <p>7.4 Loty w rejonach EA mogą wykonywać statki powietrzne użytkownika, który wcześniej zamówił wybrane rejony oraz statki powietrzne spełniające warunki wykonywania lotów w danym rejonie zgodnie z publikacją w Suplemencie do AIP Polska lub/i NOTAM.</p> <p>7.5 Statki powietrzne wykonujące loty w TSA/TRA oraz TSA wyznaczanych w formie stref niebezpiecznych (D) zobowiązane są do wykonywania lotów bez naruszania tych granic lub bufora wewnętrznego, odpowiednio dla strefy zgodnie z tabelą minimalnych odległości od granic struktur przestrzeni powietrznej punkt 8. Za dotrzymania uzgodnionych warunków wykonywania lotów odpowiada użytkownik strefy lub/i organizator lotów.</p> <p>7.5.1 Statki powietrzne wykonujące loty w EA zobowiązane są do utrzymania odległości poziomej oraz pionowej od granicy zgodnie z warunkami określonymi na poziomie ASM1. Za dotrzymanie uzgodnionych warunków wykonywania lotów odpowiada organizator lotów lub/i użytkownik EA.</p> <p>7.6 Jednoczesne wykorzystanie segmentów tej samej strefy TSA/TRA oraz TSA/TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) przez różnych użytkowników niewykonyjących wspólnego zadania jest możliwe tylko w przypadku, gdy przydzielone tym użytkownikom fragmenty przestrzeni są od siebie oddzielone o co najmniej 600 metrów w pionie albo nie graniczą ze sobą bezpośrednio.</p> | <p>7.2 Another aircraft, not participating in the activities, for which a TRA concerned has been reserved, may transit it following a clearance from the relevant ATS unit or the military unit relevant for this area or organiser of flights (in accordance with the data in the ENR 2.2.2.3 tables, column 4).</p> <p>7.3 A flight through a TFR at a constant altitude may be conducted only by aircraft of the user who has previously requested the TFR concerned.</p> <p>7.4 Flights within EAs may be conducted by aircraft of the user who has previously requested the areas concerned and aircraft meeting the conditions of flight applicable within these areas according to an AIP Supplement or/and NOTAM.</p> <p>7.5 Aircraft conducting flights within TSAs/TRAs and TSAs designated in the form of danger areas (D) are obliged to conduct flights without infringing their limits or inner buffers relevant for the areas concerned according to the table of minimum distances from the limits of airspace structures in Item 8. The user of the area concerned or/and the organiser of flights is responsible for meeting the agreed conditions.</p> <p>7.5.1 Aircraft conducting flights within EAs are obliged to maintain lateral and vertical distance from the limits in accordance with the conditions specified at the ASM1 level. The organiser of flights or/and the user of the EA concerned is responsible for meeting the agreed conditions.</p> <p>7.6 A simultaneous use, by different users not participating in the same task, of segments of the same TSAs/TRAs and TRAs/TSAs designated in the form of danger areas (D) is only possible when segments allocated to these users are separated from each other by at least 600 m vertically or do not directly border on each other.</p> |
|---|--|

- | | | | |
|-----|--|-----|---|
| 7.7 | W przypadku wykonywania lotów w TSA/TRa/EA, wewnątrz których znajduje się aktywna strefa ATZ/MATZ, trasa MRT lub inna wysegregowana struktura (w których organizatorem działań jest inny użytkownik przestrzeni), użytkownik stref TSA/TRa/EA ma obowiązek wykonywania lotów: | 7.7 | In the case of flights conducted within TSAs/TRAs/EAs containing an active ATZ/MATZ, an MRT or another segregated structure (within which activities are organised by another airspace user), the user of a TSA/TRa/EA is obliged to conduct flights: |
| a) | z zachowaniem odległości poziomej nie mniejszej niż 3,5 NM od granic aktywnej strefy innego użytkownika lub z zachowaniem odległości pionowej wynoszącej: <ul style="list-style-type: none">- 500 ft w przypadku lotów poniżej FL 290;- 1500 ft w przypadku lotów na i powyżej FL 290; | a) | maintaining lateral distance not less than 3.5 NM from the limits of another user's active area or vertical distance: <ul style="list-style-type: none">- 500 ft in the case of flights below FL 290,- 1500 ft in the case of flights at and above FL 290; |
| b) | lub z dala od granic aktywnej strefy innego użytkownika, jeżeli loty odbywają się zgodnie z przepisami VFR poniżej 250 kt IAS, z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody, w czasie wystarczającym, aby uniknąć kolizji; | b) | or clear of the limits of another user's active area if flights are conducted under VFR at IAS less than 250 kt, at speeds that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision with traffic outside of the area; |
| c) | lub na warunkach ustalonych na poziomie ASM1. | c) | or under conditions agreed at the ASM1 level. |
| 7.8 | W przypadku wykonywania lotów w TSA/TRa/EA, wewnątrz których znajduje się strefa EP D (w których organizatorem działań jest inny użytkownik przestrzeni), użytkownik stref TSA/TRa/EA ma obowiązek wykonywania lotów bez naruszenia granicy aktywnej strefy EP D. | 7.8 | In the case of flights within TSAs/TRAs/EAs containing an EP D area (within which activities are organised by another airspace user), the user of a TSA/TRa/EA is obliged to conduct flights without infringing the limits of an active EP D area. |
| 7.9 | W przypadku wykonywania lotów w TSA/TRa/EA, powyżej wysokości przejściowej, na nastawianiu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała dostępnej górnej granicy aktywnej strefy z zachowaniem buforów opisanych w tabeli minimalnych odległości od granic struktur przestrzeni powietrznej pkt. 8. | 7.9 | In the case of flights within TSAs/TRAs/EAs above the transition altitude, with a QNH/QFE altimeter setting, the maximum flying altitude should be so calculated that it does not exceed the available upper limit of an active area and the buffers detailed in the table of minimum distances from the limits of airspace structures in Item 8 are not infringed. |
| 8. | Stosowane w FIR WARSZAWA minimalne odległości od granic struktur przestrzeni powietrznej opisano w poniższej tabeli. | 8. | The minimum distances from the limits of airspace structures to be applied within the WARSZAWA FIR are described in the table below. |

Minimalne odległości od granic struktur przestrzeni powietrznej/ Table of minimum distances from the limits of airspace structures						
Rodzaj dystansu/ Type of distance	EP D (artyleryjskie/ artillery)	TSA ¹⁾	TRA	TRA "C"	MRT "UN"	EA
1	2	3	4	5	6	7
Wielkość poziomego bufora/ Horizontal buffer	Określa użytkownik strefy ²⁾ / Specified by the area user ²⁾	3.5 NM	Powyżej/Above FL 195: 3.5 NM	1/2 separacji radarowej ⁶⁾ / one-half of the radar separation minimum ⁶⁾	BRAK/NONE	Ustala OPS ³⁾ / Specified by the Strategic Planning Unit ⁴⁾
			Na i poniżej/At and below FL 195: 3.5 NM ⁴⁾			
Wielkość pionowego bufora⁵⁾/ Vertical buffer⁵⁾	Określa użytkownik strefy ²⁾ / Specified by the area user ²⁾	Powyżej/Above FL 290: 1500 ft	Powyżej/Above FL 290: 1500 ft	Powyżej/Above FL 290: 1500 ft	BRAK/NONE	Ustala OPS ³⁾ / Specified by the Strategic Planning Unit ⁴⁾
		Poniżej/Below FL 290: 500 ft	Powyżej/Above FL 195 - FL 290: 500 ft	Poniżej/Below FL 290: 500 ft		
			Na i poniżej/At and below FL 195: 500 ft ⁴⁾			
Minimalna pozioma odległość do strefy dla służb ATC radarowych/ Minimum horizontal distance to the area for radar ATC purposes	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the area limits	1/2 separacji radarowej ⁶⁾ ; zmniejszenie odległości wymaga koordynacji ATC – gospodarz strefy/ one-half of the radar separation minimum ⁶⁾ ; distance can be reduced only through coordination between ATC and area host	1/2 separacji radarowej ⁶⁾ ; zmniejszenie odległości wymaga koordynacji ATC – gospodarz strefy/ one-half of the radar separation minimum ⁶⁾ ; distance can be reduced only through coordination between ATC and area host	1/2 separacji radarowej ⁶⁾ ; zmniejszenie odległości wymaga koordynacji pomiędzy służbami ATC/ one-half of the radar separation minimum ⁶⁾ ; distance can be reduced only through coordination between ATC services	Powyżej FL 095: nie dotyczy/ Above FL 095: not applicable	1/2 separacji radarowej ⁶⁾ ; zmniejszenie odległości wymaga koordynacji ATC – gospodarz strefy/ one-half of the radar separation minimum ⁶⁾ ; distance can be reduced only through coordination between ATC and area host
					Poniżej FL 095: minimum separacji radarowej/ Below FL 095: radar separation minimum	
Minimalna pionowa odległość do strefy - przestrzeń powietrzna klasy C/ Minimum vertical distance to the area – Class C airspace	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the area limits	500 ft	500 ft	500 ft	1000 ft	500 ft
Minimalna odległość do strefy - przestrzeń powietrzna klasy G⁷⁾/ Minimum distance to the area – Class G airspace⁷⁾	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the area limits	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the area limits	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the area limits	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the area limits	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the MRT limits	Bez naruszenia granicy strefy/ Without infringing the EA limits

MIL ENR 2.2.2.1 STREFY CZASOWO WYDZIELONE (TSA) TEMPORARY SEGREGATED AREAS (TSAs)

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe (m/ft AMSL) Vertical limits (m/ft AMSL)	Okres aktywności Period of activity	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5
EP TSA 01				
EP TSA 01A	54°21'00"N 019°51'00"E 54°06'17"N 019°44'32"E 53°50'19"N 019°44'32"E 53°48'28"N 019°31'25"E 54°05'20"N 019°28'50"E 54°06'38"N 019°29'32"E 54°21'00"N 019°51'00"E	FL660 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 01B	54°21'00"N 019°51'00"E 54°19'48"N 020°30'00"E 53°59'25"N 020°35'24"E 53°50'19"N 019°44'32"E 54°06'17"N 019°44'32"E 54°21'00"N 019°51'00"E	FL660 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 01C	54°19'48"N 020°30'00"E 54°17'59"N 021°19'04"E 54°06'19"N 021°19'56"E 53°59'25"N 020°35'24"E 54°19'48"N 020°30'00"E	FL660 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL

1	2	3	4	5
EP TSA 02A	53°28'08"N 019°37'06"E 53°45'46"N 021°51'03"E 53°16'37"N 019°42'04"E 53°28'08"N 019°37'06"E	FL285 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 1/Availability limited. See: Remark 1
EP TSA 02B	53°45'46"N 021°51'03"E 53°46'12"N 022°12'22"E 53°40'33"N 022°12'56"E 53°24'52"N 021°53'11"E 53°00'44"N 019°57'53"E 53°06'59"N 019°46'11"E 53°16'37"N 019°42'04"E 53°45'46"N 021°51'03"E	FL660 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 1/Availability limited. See: Remark 1
EP TSA 02C	53°00'44"N 019°57'53"E 53°24'52"N 021°53'11"E 52°37'55"N 020°54'34"E 52°47'42"N 020°36'50"E 52°46'13"N 020°24'44"E 53°00'44"N 019°57'53"E	FL660 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 1/Availability limited. See: Remark 1
EP TSA 02D	52°37'55"N 020°54'34"E 53°24'52"N 021°53'11"E 53°40'33"N 022°12'56"E 52°49'58"N 022°17'56"E 52°40'32"N 021°12'00"E 52°37'55"N 020°54'34"E	FL660 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 2/Availability limited. See: Remark 2

1	2	3	4	5
EP TSA 04A	51°49'36"N 022°06'15"E 51°56'00"N 022°23'00"E 51°55'00"N 022°46'00"E 51°20'44"N 022°50'32"E 51°18'28"N 022°20'54"E 51°49'36"N 022°06'15"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 04B	51°41'00"N 021°44'00"E 51°57'40"N 021°58'00"E 52°02'01"N 022°09'02"E 52°02'00"N 022°30'00"E 51°55'00"N 022°46'00"E 51°56'00"N 022°23'00"E 51°49'36"N 022°06'15"E 51°41'00"N 021°44'00"E	FL85 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 04C	51°55'00"N 022°46'00"E 51°48'56"N 023°08'03"E 51°22'35"N 023°16'10"E 51°20'44"N 022°50'32"E 51°55'00"N 022°46'00"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 04D	51°18'28"N 022°20'54"E 51°20'44"N 022°50'32"E 51°22'35"N 023°16'10"E 50°50'33"N 023°25'05"E 50°43'01"N 022°52'25"E 51°18'28"N 022°20'54"E	FL245 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 04E	51°14'51"N 022°08'35"E 51°18'28"N 022°20'54"E 50°43'01"N 022°52'25"E 50°40'10"N 022°40'25"E 51°14'51"N 022°08'35"E	FL165 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 04F	51°25'00"N 021°59'05"E 51°29'23"N 022°15'48"E 51°18'28"N 022°20'54"E 51°14'51"N 022°08'35"E 51°25'00"N 021°59'05"E	FL165 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 04G	51°41'00"N 021°44'00"E 51°49'36"N 022°06'15"E 51°29'23"N 022°15'48"E 51°25'00"N 021°59'05"E 51°41'00"N 021°44'00"E	FL125 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL

1	2	3	4	5
EP TSA 05A	51°17'04"N 020°57'03"E 51°24'09"N 021°20'58"E 51°00'00"N 021°43'59"E 50°54'53"N 021°23'55"E 50°59'04"N 020°54'33"E 51°13'37"N 020°51'25"E 51°17'04"N 020°57'03"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 05B	50°59'01"N 020°54'39"E 50°54'53"N 021°23'55"E 51°00'00"N 021°43'59"E 50°45'44"N 021°57'21"E 50°40'05"N 021°50'20"E 50°27'00"N 021°42'59"E 50°38'22"N 021°00'00"E 50°59'01"N 020°54'39"E	FL245 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 05C	51°27'00"N 021°29'56"E 51°41'00"N 021°44'00"E 51°25'00"N 021°59'05"E 51°04'57"N 021°46'57"E 51°27'00"N 021°29'56"E	FL125 518 m (1700 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 05D	51°00'00"N 021°43'59"E 51°25'00"N 021°59'05"E 51°14'51"N 022°08'35"E 50°40'10"N 022°40'25"E 50°45'44"N 021°57'21"E 50°53'49"N 021°49'48"E 51°00'00"N 021°43'59"E	FL125 518 m (1700 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 05E	51°27'00"N 021°29'56"E 51°04'57"N 021°46'57"E 51°00'00"N 021°43'59"E 51°24'09"N 021°20'58"E 51°27'00"N 021°29'56"E	FL125 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL

1	2	3	4	5
EP TSA 06				
EP TSA 06A	51°15'16"N 017°39'20"E 51°22'38"N 018°11'26"E 50°57'24"N 018°50'15"E 50°46'29"N 019°06'46"E 50°43'08"N 018°30'36"E 51°06'00"N 017°42'09"E 51°15'16"N 017°39'20"E	FL660 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA POZNAN SOUTH i TMA KRAKÓW. Patrz: ENR 2.2.2. Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 1./Collision area with POZNAN SOUTH TMA and KRAKÓW TMA. See: ENR 2.2.2. Availability limited. See: Remark 1.
EP TSA 06B	51°22'38"N 018°11'26"E 51°25'26"N 018°23'47"E 51°26'06"N 019°37'16"E 51°00'22"N 019°39'10"E 50°57'24"N 018°50'15"E 51°22'38"N 018°11'26"E	FL660 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 1./Availability limited. See: Remark 1.
EP TSA 06C	50°57'24"N 018°50'15"E 51°00'22"N 019°39'10"E 50°56'17"N 019°39'28"E 50°48'34"N 019°30'28"E 50°46'29"N 019°06'46"E 50°57'24"N 018°50'15"E	FL660 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA KRAKÓW. Patrz: ENR 2.2.2. Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 2./ Collision area with KRAKÓW TMA. See: ENR 2.2.2. Availability limited. See: Remark 2.

1	2	3	4	5
EP TSA 06D	51°26'06"N 019°37'16"E 51°25'14"N 019°42'51"E 51°07'09"N 019°52'17"E 50°56'17"N 019°39'28"E 51°26'06"N 019°37'16"E	FL660 1700 m (5500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA KRAKÓW. Patrz: ENR 2.2.2. Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 3./ Collision area with KRAKÓW TMA. See: ENR 2.2.2. Availability limited. See: Remark 3.
EP TSA 06E	51°25'42"N 018°44'30"E 51°42'50"N 018°54'51"E 51°33'46"N 019°32'12"E 51°26'04"N 019°28'03"E 51°25'42"N 018°44'30"E	FL135 FL95	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 3. Tylko dla lotów próbnych z lotniska EPLK./Availability limited. See: Remark 3. Test flights from EPLK aerodrome only.

UWAGI/REMARKS

1)	Poziomy podane poniżej są dostępne wyłącznie w okresach wymienionych poniżej./Flight levels listed below are available only in periods listed below.			
	GND-FL 95	01 MAY-31 AUG	MON-FRI	0800-1000 (0700-0900) UTC ¹
	GND-1050 m AMSL	01 SEP-30 APR	MON-FRI	0800-1000 (0700-0900) UTC ¹
	FL 285-FL 660	01 JAN-31 DEC	MON-FRI	0800-0930 (0700-0830) UTC ¹
2)	Poziomy podane poniżej są dostępne wyłącznie w okresach wymienionych poniżej./Flight levels listed below are available only in periods listed below.			
	1050 m AMSL-FL 95	01 MAY-31 AUG	MON-FRI	0800-1000 (0700-0900) UTC ¹
		01 SEP-30 APR	MON-FRI	H24
	FL 285-FL 660	01 JAN-31 DEC	MON-FRI	0800-0930 (0700-0830) UTC ¹
3)	Segmety dostępne wyłącznie w okresach wymienionych poniżej./Segments available only in periods listed below.			
		01 JAN-31 DEC	MON-FRI	0800-0930 (0700-0830) UTC ¹
1). patrz/see MIL GEN 2.1				

1	2	3	4	5
EP TSA 07A	51°33'13"N 015°07'04"E 51°15'58"N 015°16'40"E 51°12'45"N 015°37'11"E 51°12'56"N 015°44'07"E 51°16'36"N 015°58'32"E 51°28'22"N 016°03'13"E 51°35'24"N 016°14'38"E 51°34'08"N 016°00'00"E 51°33'13"N 015°07'04"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA POZNAŃ SOUTH. Patrz: ENR 2.2.2. Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 1./Collision area with POZNAŃ SOUTH TMA. See: ENR 2.2.2. Availability limited. See: Remark 1.
EP TSA 07B	51°52'00"N 015°22'51"E 51°53'38"N 015°32'09"E 52°01'19"N 015°48'53"E 51°34'04"N 015°56'05"E 51°33'13"N 015°07'04"E 51°47'44"N 014°58'59"E 51°52'00"N 015°22'51"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 1. Strefa kolizyjna z TMA POZNAŃ. Patrz: ENR 2.2.2./ Availability limited. See: Remark 1. Collision area with POZNAŃ TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 07C	52°01'19"N 015°48'53"E 52°01'57"N 016°18'13"E 51°55'45"N 016°21'45"E 51°36'02"N 016°21'52"E 51°34'08"N 016°00'00"E 51°34'04"N 015°56'05"E 52°01'19"N 015°48'53"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 1. Strefa kolizyjna z TMA POZNAŃ. Patrz: ENR 2.2.2./ Availability limited. See: Remark 1. Collision area with POZNAŃ TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 07D	51°35'24"N 016°14'38"E 51°36'02"N 016°21'52"E 51°37'44"N 016°42'13"E 51°29'00"N 016°44'09"E 51°16'36"N 015°58'32"E 51°28'22"N 016°03'13"E 51°35'24"N 016°14'38"E	FL195 1700 m (5500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA POZNAŃ SOUTH. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with POZNAŃ SOUTH TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 07E	51°54'20"N 016°38'30"E 51°37'44"N 016°42'13"E 51°36'02"N 016°21'52"E 51°55'45"N 016°21'45"E 51°54'20"N 016°38'30"E	FL245 1700 m (5500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA POZNAŃ. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with POZNAŃ TMA. See: ENR 2.2.2.

UWAGI/REMARKS				
1)	Poziomy podane poniżej są dostępne wyłącznie w okresach wymienionych poniżej./Flight levels listed below are available only in periods listed below.			
	GND-1050 m AMSL	01 JAN-31 DEC	MON-FRI	0800-1000 (0700-0900) UTC ¹
¹⁾ - patrz/see MIL GEN 2.1				

1	2	3	4	5
EP TSA 08				
EP TSA 08A	52°59'32"N 017°08'07"E 52°57'24"N 017°33'21"E 52°41'23"N 017°29'57"E 52°44'40"N 016°59'16"E 52°59'32"N 017°08'07"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 1. Strefa kolizyjna z TMA GDANSK. Strefa kolizyjna z TMA POZNAŃ. Patrz: ENR 2.2.2./ Availability limited. See: Remark 1. Collision area with GDANSK TMA. Collision area with POZNAŃ TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 08B	52°59'32"N 017°08'07"E 53°19'05"N 018°44'35"E 53°01'32"N 018°53'47"E 52°58'03"N 018°29'39"E 52°57'24"N 017°33'21"E 52°59'32"N 017°08'07"E	FL245 FL135	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Strefa kolizyjna z TMA POZNAŃ. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDANSK TMA. Collision area with POZNAŃ TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 08C	52°57'24"N 017°33'21"E 52°58'03"N 018°29'39"E 53°01'32"N 018°53'47"E 52°53'09"N 018°58'08"E 52°24'49"N 018°53'41"E 52°41'23"N 017°29'57"E 52°57'24"N 017°33'21"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 1. Strefa kolizyjna z TMA GDANSK. Strefa kolizyjna z TMA POZNAŃ. Patrz: ENR 2.2.2./ Availability limited. See: Remark 1. Collision area with GDANSK TMA. Collision area with POZNAŃ TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 08D	52°41'23"N 017°29'57"E 52°24'49"N 018°53'41"E 52°18'32"N 017°38'11"E 52°21'39"N 017°30'34"E 52°27'30"N 017°16'09"E 52°41'23"N 017°29'57"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 1. Strefa kolizyjna z TMA POZNAŃ. Patrz: ENR 2.2.2./ Availability limited. See: Remark 1. Collision area with POZNAŃ TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 08E	52°44'40"N 016°59'16"E 52°41'23"N 017°29'57"E 52°27'30"N 017°16'09"E 52°30'29"N 017°08'47"E 52°44'40"N 016°59'16"E	FL245 2000 m (6500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Dostępność ograniczona. Patrz: Uwaga 2. Strefa kolizyjna z TMA POZNAŃ. Patrz: ENR 2.2.2./ Availability limited. See: Remark 2. Collision area with POZNAŃ TMA. See: ENR 2.2.2.

UWAGI/REMARKS				
1)	Poziomy podane poniżej są dostępne wyłącznie w okresach wymienionych poniżej./Flight levels listed below are available only in periods listed below.			
	GND-FL 95	01 MAY-31 AUG	MON-FRI	0800-1000 (0700-0900) UTC ¹
	GND-1050 m AMSL	01 SEP-30 APR	MON-FRI	0800-1000 (0700-0900) UTC ¹
2)	2000 m AMSL-FL 95	01 MAY-31 AUG	MON-FRI	0800-1000 (0700-0900) UTC ¹
		01 SEP-30 APR		H24
1)- patrz/see MIL GEN 2.1				

1	2	3	4	5
EP TSA 09				
EP TSA 09A	53°58'53"N 017°01'23"E 53°33'43"N 018°08'51"E 53°23'43"N 017°21'31"E 53°51'59"N 016°44'42"E 53°58'53"N 017°01'23"E	FL245 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDANSK TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 09B	53°42'31"N 016°22'07"E 53°51'59"N 016°44'42"E 53°23'43"N 017°21'31"E 53°14'53"N 016°41'11"E 53°42'31"N 016°22'07"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 09C	53°42'31"N 016°22'07"E 53°14'53"N 016°41'11"E 53°10'27"N 016°21'23"E 53°35'12"N 016°04'51"E 53°42'31"N 016°22'07"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 09D	53°35'12"N 016°04'51"E 53°10'27"N 016°21'23"E 53°04'53"N 015°56'59"E 53°25'09"N 015°41'29"E 53°35'12"N 016°04'51"E	FL245 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL

1	2	3	4	5
EP TSA 10				
EP TSA 10A	52°58'00"N 014°35'00"E 53°11'00"N 014°37'00"E 53°15'40"N 015°12'15"E 52°53'44"N 015°29'15"E 52°49'50"N 014°38'50"E 52°58'00"N 014°35'00"E	FL145 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 10B	52°49'50"N 014°38'50"E 52°53'44"N 015°29'15"E 52°37'57"N 014°44'08"E 52°49'50"N 014°38'50"E	FL95 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL

1	2	3	4	5
EP TSA 12A	54°20'15"N 016°02'52"E 54°11'29"N 016°25'04"E 54°02'39"N 015°59'59"E 54°20'15"N 016°02'52"E	FL245 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 12B	54°20'15"N 016°02'52"E 54°02'39"N 015°59'59"E 53°51'26"N 015°29'31"E 54°12'48"N 015°22'04"E 54°20'15"N 016°02'52"E	FL245 270 m (900 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 12C	54°26'31"N 015°46'51"E 54°20'15"N 016°02'52"E 54°12'48"N 015°22'04"E 54°21'17"N 015°19'00"E 54°26'31"N 015°46'51"E	FL245 270 m (900 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA D302	54°26'31"N 015°46'51"E 54°21'17"N 015°19'00"E 54°35'01"N 015°15'03"E 54°35'07"N 015°24'07"E 54°26'31"N 015°46'51"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL

1	2	3	4	5
EP TSA 13				
EP TSA 13A	54°06'10"N 014°15'46"E 54°14'21"N 014°47'58"E 54°03'19"N 014°52'14"E 54°00'00"N 014°15'00"E 54°06'10"N 014°15'46"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 13B	54°03'19"N 014°52'14"E 53°50'49"N 014°57'46"E 53°57'19"N 014°16'14"E 54°00'00"N 014°15'00"E 54°03'19"N 014°52'14"E	FL245 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 13C	53°57'19"N 014°16'14"E 53°50'49"N 014°57'46"E 53°45'28"N 014°59'52"E 53°45'57"N 014°54'46"E 53°47'18"N 014°38'58"E 53°47'34"N 014°35'43"E 53°50'15"N 014°19'27"E 53°57'19"N 014°16'14"E	FL245 FL95	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA D301	54°45'35"N 014°20'41"E 54°46'00"N 014°35'30"E 54°14'21"N 014°47'58"E 54°06'10"N 014°15'46"E 54°45'35"N 014°20'41"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL

1	2	3	4	5
EP TSA 14				
EP TSA 14A	54°48'55"N 017°28'53"E 54°39'38"N 017°36'11"E 54°25'55"N 017°26'03"E 54°29'35"N 017°00'02"E 54°31'41"N 016°59'01"E 54°48'55"N 017°28'53"E	FL195 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 14B	54°57'12"N 017°22'24"E 54°48'55"N 017°28'53"E 54°31'41"N 016°59'01"E 54°49'08"N 016°50'25"E dalej wzdłuż granicy wód terytorialnych do:/then along the boundary of territorial waters to: 54°57'12"N 017°22'24"E	FL195 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 14C	54°29'35"N 017°00'02"E 54°33'19"N 016°32'40"E 54°41'00"N 016°17'06"E dalej wzdłuż granicy wód terytorialnych do:/then along the boundary of territorial waters to: 54°49'08"N 016°50'25"E 54°31'41"N 016°59'01"E 54°29'35"N 017°00'02"E	FL195 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA D303	55°00'00"N 016°00'00"E 55°06'14"N 016°41'53"E 54°49'08"N 016°50'25"E dalej wzdłuż granicy wód terytorialnych do/then along the boundary of territorial waters to: 54°41'00"N 016°17'06"E 54°46'30"N 016°09'00"E 55°00'00"N 016°00'00"E	FL195 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA D304	55°06'14"N 016°41'53"E 55°10'30"N 017°11'40"E 54°57'12"N 017°22'24"E dalej wzdłuż granicy wód terytorialnych do/then along the boundary of territorial waters to: 54°49'08"N 016°50'25"E 55°06'14"N 016°41'53"E	FL195 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 16				
EP TSA 16A	54°46'45"N 018°09'52"E 54°47'48"N 018°24'38"E 54°41'01"N 018°36'15"E 54°26'56"N 018°32'40"E 54°28'29"N 018°28'34"E 54°30'00"N 018°23'00"E 54°46'45"N 018°09'52"E	FL155 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 16B	55°02'00"N 017°58'04"E 55°00'00"N 018°32'00"E 54°56'30"N 018°40'15"E 54°41'01"N 018°36'15"E 54°47'48"N 018°24'38"E 54°46'45"N 018°09'52"E 55°02'00"N 017°58'04"E	FL155 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 16C	54°29'45"N 018°55'23"E 54°25'58"N 019°09'22"E 54°23'00"N 019°00'00"E 54°25'09"N 018°47'50"E 54°29'45"N 018°55'23"E	1050 m (3500 ft) GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 16D	54°56'30"N 018°40'15"E 54°45'00"N 019°07'00"E 54°45'00"N 019°11'54"E 54°34'22"N 019°27'14"E 54°28'28"N 019°29'08"E 54°23'02"N 019°17'53"E 54°25'58"N 019°09'22"E 54°29'45"N 018°55'23"E 54°41'01"N 018°36'15"E 54°56'30"N 018°40'15"E	FL155 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 16E	54°25'58"N 019°09'22"E 54°23'02"N 019°17'53"E 54°17'50"N 019°07'11"E 54°19'32"N 018°58'31"E 54°23'00"N 019°00'00"E 54°25'58"N 019°09'22"E	1350 m (4500 ft) GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 16F	54°41'01"N 018°36'15"E 54°29'45"N 018°55'23"E 54°25'09"N 018°47'50"E 54°26'56"N 018°32'40"E 54°41'01"N 018°36'15"E	FL155 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patr: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA D305	55°14'20"N 017°48'15"E 55°17'47"N 018°23'30"E 54°45'00"N 019°11'54"E 54°45'00"N 019°07'00"E 55°00'00"N 018°32'00"E 55°02'00"N 017°58'04"E 55°14'20"N 017°48'15"E	FL245 GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patr: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 19				
EP TSA 19A	54°32'26"N 017°30'51"E 54°33'10"N 017°50'00"E 54°21'41"N 017°50'00"E 54°19'04"N 017°30'28"E 54°28'00"N 017°27'35"E 54°32'26"N 017°30'51"E	FL105 1350 m (4500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patr: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 19B	54°33'10"N 017°50'00"E 54°33'34"N 018°00'31"E 54°23'23"N 018°03'00"E 54°21'41"N 017°50'00"E 54°33'10"N 017°50'00"E	FL105 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patr: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 20				
EP TSA 20A	54°02'00"N 018°16'40"E 54°08'01"N 018°27'54"E 53°59'58"N 018°31'28"E 53°58'38"N 018°23'30"E 54°02'00"N 018°16'40"E	1350 m (4500 ft) GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patr: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 20B	54°10'46"N 018°33'50"E 54°10'13"N 018°42'14"E 53°59'58"N 018°31'28"E 54°08'01"N 018°27'54"E 54°10'46"N 018°33'50"E	1700 m (5500 ft) GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patr: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 20C	54°10'13"N 018°42'14"E 54°09'29"N 018°53'02"E 54°01'59"N 018°43'42"E 53°59'58"N 018°31'28"E 54°10'13"N 018°42'14"E	1700 m (5500 ft) GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patr: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 20D	54°09'29"N 018°53'02"E 54°09'21"N 018°55'10"E 54°09'00"N 019°00'00"E 54°03'20"N 018°51'59"E 54°01'59"N 018°43'42"E 54°09'29"N 018°53'02"E	550 m (1804 ft) GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL

1	2	3	4	5
EP TSA 25	Koło o promieniu 2.5 km i środku w punkcie/Circle of radius 2.5 km centred on: 52°23'34"N 021°05'28"E	1500 m (5000 ft) GND	Zgodnie z AUP. Wymagane zezwolenie ATC./In accordance with AUP. ATC clearance required.	Strefa lotów EPBC. Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./EPBC flying area. Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 30	52°08'52"N 021°04'56"E 52°09'08"N 021°08'31"E 52°08'47"N 021°08'56"E 52°07'22"N 021°09'15"E 52°06'33"N 021°08'41"E 52°05'27"N 021°07'10"E 52°08'52"N 021°04'56"E	140 m (459 ft) GND	Zgodnie z AUP./In accordance with AUP	Strefa lotów parolotni Polskiego Stowarzyszenia Paralotniowego. Strefa kolizyjna z CTR WARSZAWA/ Okęcie. Patrz: ENR 2.2.2./ Paragliding area of Polish Paragliding Association. Collision area with WARSZAWA/Okęcie CTR. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 31	52°05'27"N 021°07'10"E 52°06'33"N 021°08'41"E 52°07'22"N 021°09'15"E 52°08'47"N 021°08'56"E 52°07'34"N 021°10'23"E 52°04'22"N 021°08'29"E 52°05'27"N 021°07'10"E	190 m (623 ft) GND	Zgodnie z AUP./In accordance with AUP	Strefa lotów parolotni Polskiego Stowarzyszenia Paralotniowego. Strefa kolizyjna z CTR WARSZAWA/ Okęcie. Patrz: ENR 2.2.2./ Paragliding area of Polish Paragliding Association. Collision area with WARSZAWA/Okęcie CTR. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 32	52°03'03"N 020°56'23"E 52°03'17"N 021°02'05"E 52°01'19"N 021°03'04"E 52°00'43"N 021°00'38"E 52°03'03"N 020°56'23"E	220 m (722 ft) GND	Zgodnie z AUP./In accordance with AUP	Strefa lotów parolotni Polskiego Stowarzyszenia Paralotniowego. Strefa kolizyjna z CTR WARSZAWA/ Okęcie. Patrz: ENR 2.2.2./ Paragliding area of Polish Paragliding Association. Collision area with WARSZAWA/Okęcie CTR. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 38				
EP TSA 38A	52°26'09"N 021°18'20"E 52°26'22"N 021°28'00"E 52°25'45"N 022°04'45"E 52°21'49"N 022°06'00"E 52°21'40"N 021°53'47"E 52°20'00"N 021°23'43"E 52°26'09"N 021°18'20"E	1500 m (5000 ft) GND	Zgodnie z AUP./In accordance with AUP.	Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./ Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 38B	52°17'36"N 021°55'51"E 52°21'40"N 021°53'47"E 52°21'49"N 022°06'00"E 52°09'10"N 022°09'57"E 52°08'36"N 022°00'25"E 52°17'36"N 021°55'51"E	610 m (2000 ft) GND	Zgodnie z AUP./In accordance with AUP.	Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./ Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 38C	52°20'00"N 021°23'43"E 52°21'40"N 021°53'47"E 52°17'36"N 021°55'51"E 52°17'00"N 021°26'15"E 52°20'00"N 021°23'43"E	610 m (2000 ft) GND	Zgodnie z AUP./In accordance with AUP.	Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./ Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 38D	52°20'00"N 021°23'43"E 52°21'40"N 021°53'47"E 52°17'36"N 021°55'51"E 52°17'00"N 021°26'15"E 52°20'00"N 021°23'43"E	1500 m (5000 ft) 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP./In accordance with AUP.	Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./ Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 38E	52°07'17"N 021°37'21"E 52°08'36"N 022°00'25"E 52°09'10"N 022°09'57"E 52°03'58"N 022°11'34"E 52°04'04"N 022°02'43"E 52°03'39"N 021°37'34"E 52°07'17"N 021°37'21"E	610 m (2000 ft) GND	Zgodnie z AUP./In accordance with AUP.	Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./ Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 44				
EP TSA 44A	54°16'00"N 018°35'08"E 54°15'24"N 018°41'58"E 54°15'06"N 018°44'12"E 54°10'13"N 018°42'14"E 54°10'46"N 018°33'50"E 54°16'00"N 018°35'08"E	1700 m (5500 ft) 550 m (1804 ft)	Zgodnie z AUP./In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 44B	54°15'06"N 018°44'12"E 54°12'54"N 018°59'34"E 54°09'21"N 018°55'10"E 54°09'29"N 018°53'02"E 54°10'13"N 018°42'14"E 54°15'06"N 018°44'12"E	1700 m (5500 ft) 550 m (1804 ft)	Zgodnie z AUP./In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2./Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 45A	52°20'57"N 020°55'26"E 52°15'39"N 021°00'43"E 52°15'30"N 020°57'30"E 52°17'51"N 020°55'39"E 52°19'20"N 020°54'40"E 52°20'57"N 020°55'26"E	1050 m (3500 ft) 610 m (2000 ft)	Zgodnie z AUP. Wymagane potwierdzenie aktywności w ASM3 AMC Polska na 1 godzinę przed lotami./In accordance with AUP. Activity confirmation in ASM3 of AMC Poland required 1 HR before flights.	Strefa lotów szybowców Aeroklubu Warszawskiego. Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./Warszawski Aero Club glider flights area. Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 45B	52°28'42"N 021°00'13"E 52°25'51"N 021°05'18"E 52°26'00"N 021°12'19"E 52°26'09"N 021°18'20"E 52°20'03"N 021°12'51"E 52°17'19"N 021°06'51"E 52°15'39"N 021°00'43"E 52°20'57"N 020°55'26"E 52°23'50"N 020°56'40"E 52°28'42"N 021°00'13"E	1500 m (5000 ft) 610 m (2000 ft)	Zgodnie z AUP. Wymagane potwierdzenie aktywności w ASM3 AMC Polska na 1 godzinę przed lotami./In accordance with AUP. Activity confirmation in ASM3 of AMC Poland required 1 HR before flights.	Strefa lotów szybowców Aeroklubu Warszawskiego. Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./Warszawski Aero Club glider flights area. Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 45C	52°28'42"N 021°00'13"E 52°25'51"N 021°05'18"E 52°26'00"N 021°12'19"E 52°32'45"N 021°03'32"E 52°28'42"N 021°00'13"E	1850 m (6000 ft) 610 m (2000 ft)	Zgodnie z AUP. Wymagane potwierdzenie aktywności w ASM3 AMC Polska na 1 godzinę przed lotami./In accordance with AUP. Activity confirmation in ASM3 of AMC Poland required 1 HR before flights.	Strefa lotów szybowców Aeroklubu Warszawskiego. Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./Warszawski Aero Club glider flights area. Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 45D	52°38'41"N 020°42'31"E 52°34'57"N 020°49'29"E 52°31'41"N 020°55'05"E 52°28'42"N 021°00'13"E 52°23'50"N 020°56'40"E 52°35'29"N 020°36'55"E 52°38'41"N 020°42'31"E	1500 m (5000 ft) 610 m (2000 ft)	Zgodnie z AUP. Wymagane potwierdzenie aktywności w ASM3 AMC Polska na 1 godzinę przed lotami./In accordance with AUP. Activity confirmation in ASM3 of AMC Poland required 1 HR before flights.	Strefa lotów szybowców Aeroklubu Warszawskiego. Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./Warszawski Aero Club glider flights area. Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 45E	52°31'41"N 020°55'05"E 52°34'57"N 020°59'39"E 52°32'45"N 021°03'32"E 52°28'42"N 021°00'13"E 52°31'41"N 020°55'05"E	1850 m (6000 ft) 610 m (2000 ft)	Zgodnie z AUP. Wymagane potwierdzenie aktywności w ASM3 AMC Polska na 1 godzinę przed lotami./In accordance with AUP. Activity confirmation in ASM3 of AMC Poland required 1 HR before flights.	Strefa lotów szybowców Aeroklubu Warszawskiego. Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./Warszawski Aero Club glider flights area. Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 45F	52°34'57"N 020°49'29"E 52°37'53"N 020°54'28"E 52°34'57"N 020°59'39"E 52°31'41"N 020°55'05"E 52°34'57"N 020°49'29"E	1850 m (6000 ft) GND	Zgodnie z AUP. Wymagane potwierdzenie aktywności w ASM3 AMC Polska na 1 godzinę przed lotami./In accordance with AUP. Activity confirmation in ASM3 of AMC Poland required 1 HR before flights.	Strefa lotów szybowców oraz skoków spadochronowych Aeroklubu Warszawskiego. Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./Warszawski Aero Club glider flights and parachute jumping area. Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 45G	52°41'24"N 020°48'12"E 52°37'53"N 020°54'28"E 52°34'57"N 020°49'29"E 52°38'41"N 020°42'31"E 52°41'24"N 020°48'12"E	FL145 610 m (2000 ft)	Zgodnie z AUP. Wymagane potwierdzenie aktywności w ASM3 AMC Polska na 1 godzinę przed lotami./In accordance with AUP. Activity confirmation in ASM3 of AMC Poland required 1 HR before flights.	Strefa lotów szybowców oraz skoków spadochronowych Aeroklubu Warszawskiego. Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./Warszawski Aero Club glider flights and parachute jumping area. Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 45H	52°42'29"N 020°35'35"E 52°42'37"N 020°46'02"E 52°41'24"N 020°48'12"E 52°38'41"N 020°42'31"E 52°42'29"N 020°35'35"E	FL95 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP. Wymagane potwierdzenie aktywności w ASM3 AMC Polska na 1 godzinę przed lotami./In accordance with AUP. Activity confirmation in ASM3 of AMC Poland required 1 HR before flights.	Strefa lotów szybowców Aeroklubu Warszawskiego. Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./Warszawski Aero Club glider flights area. Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.
EP TSA 45I	52°42'21"N 020°25'08"E 52°42'29"N 020°35'35"E 52°38'41"N 020°42'31"E 52°35'29"N 020°36'55"E 52°42'21"N 020°25'08"E	1500 m (5000 ft) 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP. Wymagane potwierdzenie aktywności w ASM3 AMC Polska na 1 godzinę przed lotami./In accordance with AUP. Activity confirmation in ASM3 of AMC Poland required 1 HR before flights.	Strefa lotów szybowców Aeroklubu Warszawskiego. Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2./Warszawski Aero Club glider flights area. Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5
EP TSA 48				
EP TSA 48A	54°22'33"N 018°47'11"E 54°19'32"N 018°58'31"E 54°17'30"N 018°52'53"E 54°18'07"N 018°43'57"E 54°22'33"N 018°47'11"E	274 m (900 ft) GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 48B	54°25'09"N 018°47'50"E 54°23'00"N 019°00'00"E 54°19'32"N 018°58'31"E 54°22'33"N 018°47'11"E 54°25'09"N 018°47'50"E	274 m (900 ft) GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TSA 48C	54°19'32"N 018°58'31"E 54°17'50"N 019°07'11"E 54°12'54"N 018°59'34"E 54°17'30"N 018°52'53"E 54°19'32"N 018°58'31"E	274 m (900 ft) GND	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL

STRONA WOLNA

INTENTIONALLY LEFT BLANK

**MIL ENR 2.2.2.2 TRASY DOLOTOWE DO STREF (TFR)
FEEDING ROUTES (TFRs)**

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe (m/ft AMSL) Vertical limits (m/ft AMSL)	Okres aktywności Period of activity	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5
EP TFR 01	53°45'46"N 019°12'42"E 53°48'19"N 019°30'23"E 53°30'38"N 019°54'43"E 53°28'08"N 019°37'06"E 53°45'46"N 019°12'42"E	FL195 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna. Patrz: ENR 2.2.2./ Collision area. See: ENR 2.2.2.
EP TFR 02	54°02'22"N 020°54'12"E 54°05'32"N 021°14'48"E 53°41'59"N 021°20'31"E 53°39'39"N 021°02'12"E 54°02'22"N 020°54'12"E	FL195 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna. Patrz: ENR 2.2.2./ Collision area. See: ENR 2.2.2.
EP TFR 09	53°51'26"N 015°29'31"E 53°57'11"N 015°45'03"E 53°31'49"N 015°56'58"E 53°25'09"N 015°41'29"E 53°51'26"N 015°29'31"E	FL95 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TFR 10	53°08'21"N 015°17'57"E 53°19'33"N 015°45'48"E 53°07'29"N 015°55'01"E 52°56'19"N 015°27'16"E 53°08'21"N 015°17'57"E	FL95 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TFR 11	54°03'19"N 014°52'14"E 54°09'34"N 015°23'12"E 53°51'26"N 015°29'31"E 53°50'49"N 014°57'46"E 54°03'19"N 014°52'14"E	FL145 FL105	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna. Patrz: ENR 2.2.2./ Collision area. See: ENR 2.2.2.
EP TFR 12	54°04'57"N 016°06'28"E 54°11'29"N 016°25'04"E 53°58'53"N 017°01'23"E 53°51'59"N 016°44'42"E 54°04'57"N 016°06'28"E	FL95 1050 m (3500 ft)	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	NIL
EP TFR 13	53°50'15"N 014°19'27"E 53°47'34"N 014°35'43"E 53°47'18"N 014°38'58"E 53°45'57"N 014°54'46"E 53°45'28"N 014°59'52"E 53°15'40"N 015°12'15"E 53°11'00"N 014°37'00"E 53°50'15"N 014°19'27"E	FL145 FL95	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna. Patrz: ENR 2.2.2./ Collision area. See: ENR 2.2.2.
EP TFR 16	54°28'28"N 019°29'08"E 54°21'00"N 019°51'00"E 54°14'36"N 019°41'24"E 54°23'02"N 019°17'53"E 54°28'28"N 019°29'08"E	FL155 FL125	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna. Patrz: ENR 2.2.2./ Collision area. See: ENR 2.2.2.

STRONA WOLNA

INTENTIONALLY LEFT BLANK

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy.

For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

MIL ENR 2.2.2.3 STREFY CZASOWO REZERWOWANE (TRA) TEMPORARY RESERVED AREAS (TRAs)

Oznaczenie Designator	Granice poziome Lateral limits	Granice pionowe (m/ft AMSL) Vertical limits (m/ft AMSL)	Częstotliwość/ Znak wywoławczy/ Języki Frequency/Call sign/Languages	Okres aktywności Period of activity	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6
EP TRA 01	49°26'00"N 020°19'00"E 49°13'50"N 020°01'12"E 49°14'30"N 019°52'00"E 49°24'00"N 019°49'00"E 49°26'00"N 020°19'00"E	FL245 FL95	Nowy Targ RADIO (122.300 MHz) PL Nowy Targ RADIO (122.700 MHz) PL	Zgodnie z AUP/In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA KRAKÓW. Patrz: ENR 2.2.2. Tylko dla lotów szybowców na fali. Częstotliwość organizatora lotów./Collision area with KRAKÓW TMA. See: ENR 2.2.2. Wave soaring flights only. Frequency of flight organizer.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 02	Koło o promieniu 5.0 km i środku w punkcie/Circle of radius 5.0 km centred on: 53°10'12"N 016°42'45"E	1850 m (6000 ft) GND	Piła RADIO (122.400 MHz) PL,EN Piła RADIO (122.700 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa Aeroklubu Piłskiego. Częstotliwość organizatora lotów./Area of Piłski Aero Club. Frequency of flight organizer.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 03					
EP TRA 03A	49°48'40"N 018°50'09"E 49°50'01"N 018°57'18"E 49°50'00"N 019°18'13"E 49°48'41"N 019°20'10"E 49°42'00"N 019°21'00"E 49°38'59"N 019°20'42"E 49°32'01"N 019°09'20"E 49°32'00"N 018°52'00"E 49°48'40"N 018°50'09"E	FL225 FL95	Żar RADIO (122.800 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA KRAKÓW. Patrz: ENR 2.2.2. Strefa lotów szybowcowych. Częstotliwość organizatora lotów./Collision area with KRAKÓW TMA. See: ENR 2.2.2. Glider flights area. Frequency of flights organizer.
EP TRA 03B	49°38'59"N 019°20'42"E 49°32'00"N 019°20'00"E 49°32'01"N 019°09'20"E 49°38'59"N 019°20'42"E	FL135 FL95	Żar RADIO (122.800 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA KRAKÓW. Patrz: ENR 2.2.2. Strefa lotów szybowcowych. Częstotliwość organizatora lotów./Collision area with KRAKÓW TMA. See: ENR 2.2.2. Glider flights area. Frequency of flights organizer.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./

For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 04	52°11'42"N 021°06'26"E 52°06'25"N 021°11'45"E 52°07'38"N 021°14'46"E 52°13'35"N 021°09'06"E 52°11'42"N 021°06'26"E	FL195 610 m (2000 ft)	Warszawa ZBLIŻANIE (128.800 MHz) PL Warszawa APPROACH (128.800 MHz) EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2. Przestrzeń klasy C. Zapewniana służba ATC./ Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2. Class C airspace. ATC service provided.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 06					
EP TRA 06A	51°59'27"N 021°14'06"E dalej wzdłuż Wisły/then along Vistula River 51°51'45"N 021°17'07"E 51°49'00"N 021°24'00"E 51°57'29"N 021°33'15"E 51°59'27"N 021°14'06"E	FL195 610 m (2000 ft)	Warszawa ZBLIŻANIE (128.800 MHz) PL Warszawa APPROACH (128.800 MHz) EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2. Przestrzeń klasy C. Zapewniana służba ATC./ Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2. Class C airspace. ATC service provided.
EP TRA 06B	51°57'29"N 021°33'15"E 51°52'50"N 021°28'10"E 51°53'41"N 021°36'48"E 51°57'23"N 021°34'21"E 51°57'29"N 021°33'15"E	FL195 610 m (2000 ft)	Warszawa ZBLIŻANIE (128.800 MHz) PL Warszawa APPROACH (128.800 MHz) EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2. Przestrzeń klasy C. Zapewniana służba ATC./ Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2. Class C airspace. ATC service provided.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 07	51°17'40"N 016°50'08"E 51°11'47"N 017°11'36"E 51°10'25"N 017°11'40"E 51°09'56"N 017°09'56"E 51°10'03"N 017°02'17"E 51°10'08"N 016°57'13"E 51°14'51"N 016°51'20"E 51°17'40"N 016°50'08"E	1700 m (5500 ft) 640 m (2100 ft)	Szymanów RADIO (122.800 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP.	Strefa kolizyjna z TMA POZNAN SOUTH. Patrz ENR 2.2.2./Collision area with POZNAN SOUTH TMA. See ENR 2.2.2.

UWAGI/REMARKS

	Przestrzeń niesklasyfikowana./Unclassified airspace. Loty w strefie wyłącznie zgodnie z przepisami VFR (VMC) oraz z prędkościami poniżej 250 kt IAS./Flights within the TRA to be performed only under VFR (VMC) and at speeds below 250 kt IAS. Południowa granica strefy TRA 07B oraz TRA07C przebiega po Autostradowej Obwodnicy Wrocławia./The southern borders of TRA 07B and TRA 07C run along the Wrocław Motorway Bypass.
--	---

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./

For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 08	Koło o promieniu 10.0 km i środku w punkcie/Circle of radius 10.0 km centred on: 50°04'15"N 018°37'42"E	<u>FL95</u> 1700 m (5500 ft)	Rybnik RADIO (122.400 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA KRAKÓW. Patrz: ENR 2.2.2. Częstotliwość organizatora lotów./Collision area with KRAKÓW TMA. See: ENR 2.2.2. Frequency of flights organizer.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 09	51°38'35"N 017°44'22"E dalej łuk o promieniu 10.0 km i środku w punkcie/from this point the arc of circle of 10.0 km radius centred at point: 51°42'10"N 017°50'50"E 51°42'04"N 017°59'30"E 51°38'35"N 017°44'22"E	<u>FL175</u> 1700 m (5500 ft)	Michałków RADIO (122.200 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Tylko dla skoków spadochronowych. Częstotliwość organizatora skoków./For parachute jumping only. Frequency of jumps organizer.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./

For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/OFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 10					
EP TRA 10A	50°22'43"N 021°45'10"E 50°28'05"N 022°23'20"E 50°16'25"N 022°11'30"E 50°18'36"N 021°44'12"E 50°22'43"N 021°45'10"E	2000 m (6500 ft) GND	Mielec INFORMACJA (119.100 MHz) PL Mielec INFORMATION (119.100 MHz) EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Przestrzeń klasy G./Class G airspace.
EP TRA 10B	50°28'05"N 022°23'20"E 50°30'34"N 022°39'08"E 50°20'51"N 022°47'55"E 50°15'16"N 022°25'16"E 50°16'25"N 022°11'30"E 50°28'05"N 022°23'20"E	2000 m (6500 ft) 550 m (1804 ft)	Mielec INFORMACJA (119.100 MHz) PL Mielec INFORMATION (119.100 MHz) EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Przestrzeń klasy G./Class G airspace.
EP TRA 10C	50°22'43"N 021°45'10"E 50°18'36"N 021°44'12"E 50°06'00"N 021°22'00"E 50°10'21"N 020°59'11"E 50°18'26"N 021°04'36"E 50°26'27"N 021°17'33"E 50°22'43"N 021°45'10"E	FL115 GND	Mielec INFORMACJA (119.100 MHz) PL Mielec INFORMATION (119.100 MHz) EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Przestrzeń klasy G./Class G airspace.
EP TRA 10D	50°30'34"N 022°39'08"E 50°33'12"N 022°56'03"E 50°22'43"N 022°55'37"E 50°20'51"N 022°47'55"E 50°30'34"N 022°39'08"E	2000 m (6500 ft) 550 m (1804 ft)	Mielec INFORMACJA (119.100 MHz) PL Mielec INFORMATION (119.100 MHz) EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Przestrzeń klasy G./Class G airspace.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 11					
EP TRA 11A	50°22'43"N 021°45'10"E 50°28'05"N 022°23'20"E 50°16'25"N 022°11'30"E 50°18'36"N 021°44'12"E 50°22'43"N 021°45'10"E	FL115 2000 m (6500 ft)	Rzeszów WIEŻA (126.800 MHz) PL Rzeszów TOWER (126.800 MHz) EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA RZESZÓW. Patrz: ENR 2.2.2. Przestrzeń klasy C. Zapewniana służba ATC./ Collision area with RZESZÓW TMA. See: ENR 2.2.2. Class C airspace. ATC service provided.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy.

For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 11B	50°28'05"N 022°23'20"E 50°30'34"N 022°39'08"E 50°20'51"N 022°47'55"E 50°15'16"N 022°25'16"E 50°16'25"N 022°11'30"E 50°28'05"N 022°23'20"E	FL115 2000 m (6500 ft)	Rzeszów WIEŻA (126.800 MHz) PL Rzeszów TOWER (126.800 MHz) EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA RZESZÓW. Patrz: ENR 2.2.2. Przestrzeń klasy C. Zapewniana służba ATC./ Collision area with RZESZÓW TMA. See: ENR 2.2.2. Class C airspace. ATC service provided.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 12	Koło o promieniu 10.0 km i środku w punkcie/Circle of radius 10.0 km centred on: 50°53'55"N 015°47'08"E	FL95 2000 m (6500 ft)	Jelenia Góra RADIO (122.900 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Tylko dla skoków spadochronowych. Częstotliwość organizatora skoków./For parachute jumping only. Frequency of jumps organizer.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 13	Koło o promieniu 10.0 km i środku w punkcie/Circle of radius 10.0 km centred on: 53°44'47"N 020°22'44"E	FL145 2000 m (6500 ft)	Dajtki RADIO (122.900 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDANSK. Tylko dla skoków spadochronowych. Częstotliwość organizatora skoków./Collision area with GDANSK TMA. For parachute jumping only. Frequency of jumps organizer.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 14	52°34'54"N 016°57'46"E 52°27'30"N 017°16'09"E 52°25'21"N 017°14'01"E 52°24'29"N 017°06'02"E 52°26'13"N 016°59'20"E 52°30'58"N 016°58'53"E 52°34'54"N 016°57'46"E	2000 m (6500 ft) 503 m (1650 ft)	Kobylnica RADIO (122.900 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA POZNAN. Patrz: ENR 2.2.2. Częstotliwość organizatora lotów./Collision area with POZNAN TMA. See: ENR 2.2.2. Frequency of flights organizer.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./

For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 15A	54°09'00"N 019°00'00"E 54°07'36"N 019°15'10"E 53°52'38"N 019°07'04"E 53°51'21"N 018°51'23"E 54°03'20"N 018°51'59"E 54°09'00"N 019°00'00"E	FL195 1350 m (4500 ft)	MALBORK ZBLIŻANIE (119.925 MHz) 240.550 (UHF) PL MALBORK APPROACH (119.925 MHz) 240.550 (UHF) EN MALBORK ZBLIŻANIE (128.500 MHz) PL MALBORK APPROACH (128.500 MHz) EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDĄŃSK. Patrz: ENR 2.2.2. Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe./ Collision area with GDĄŃSK TMA. See: ENR 2.2.2. MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures.
EP TRA 15B	54°07'36"N 019°15'10"E 54°07'21"N 019°17'47"E 54°06'41"N 019°28'37"E 53°54'30"N 019°30'30"E 53°52'38"N 019°07'04"E 54°07'36"N 019°15'10"E	FL195 FL95	MALBORK ZBLIŻANIE (119.925 MHz) 240.550 (UHF) PL MALBORK APPROACH (119.925 MHz) 240.550 (UHF) EN MALBORK ZBLIŻANIE (128.500 MHz) PL MALBORK APPROACH (128.500 MHz) EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDĄŃSK. Patrz: ENR 2.2.2. Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe./ Collision area with GDĄŃSK TMA. See: ENR 2.2.2. MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./

For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 15C	53°51'21"N 018°51'23"E 53°52'38"N 019°07'04"E 53°54'30"N 019°30'30"E 53°48'28"N 019°31'25"E 53°45'46"N 019°12'42"E 53°43'19"N 018°50'59"E 53°51'21"N 018°51'23"E	FL195 GND	MALBORK ZBLIŻANIE (119.925 MHz) 240.550 (UHF) PL MALBORK APPROACH (119.925 MHz) 240.550 (UHF) EN MALBORK ZBLIŻANIE (128.500 MHz) PL MALBORK APPROACH (128.500 MHz) EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz: ENR 2.2.2. Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe./ Collision area with GDAŃSK TMA. See: ENR 2.2.2. MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 16	Koło o promieniu 10.0 km i środku w punkcie/Circle of radius 10.0 km centred on: 50°31'45"N 018°05'07"E	FL95 GND	Kamień RADIO (120.300 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Częstotliwość organizatora lotów./Frequency of flights organizer.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 17	52°07'24"N 016°00'52"E 52°07'24"N 016°10'38"E 52°04'55"N 016°08'52"E 52°02'43"N 016°00'18"E 52°07'24"N 016°00'52"E	500 m (1640 ft) GND	Zielona Góra WIEŻA (118.750 MHz) PL Zielona Góra TOWER (118.750 MHz) EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Przestrzeń klasy C. Strefa kolizyjna z CTR ZIELONA GÓRA/Babimost. Patrz: ENR 2.2.2./Class C airspace. Collision area with ZIELONA GÓRA/Babimost CTR. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 18	Koło o promieniu 5.0 km i środku w punkcie/Circle of radius 5.0 km centred on: 51°57'09"N 021°21'09"E	450 m (1476 ft) GND	Sobienie RADIO (135.175 MHz) PL	Zgodnie z AUP./ In accordance with AUP.	Częstotliwość organizatora lotów./Frequency of flights organizer.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./

For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 21A	54°20'32"N 016°04'59"E 54°35'43"N 016°26'44"E 54°32'37"N 016°32'43"E 54°29'26"N 016°40'09"E 54°17'42"N 016°23'01"E 54°17'16"N 016°12'11"E 54°20'32"N 016°04'59"E	FL95 1050 m (3500 ft)	Darlowo INFO (128.500 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP.	Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. EN - po uzgodnieniu z wypprzedzeniem 24 HR./MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures. EN - after consultation, 24 HR in advance.
EP TRA 21B	54°20'32"N 016°04'59"E 54°28'36"N 015°58'04"E 54°40'45"N 016°16'57"E 54°35'43"N 016°26'44"E 54°20'32"N 016°04'59"E	1700 m (5500 ft) GND	Darlowo INFO (128.500 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. EN - po uzgodnieniu z wypprzedzeniem 24 HR./MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures. EN - after consultation, 24 HR in advance.
EP TRA 21C	54°17'42"N 016°23'01"E 54°29'26"N 016°40'09"E 54°27'02"N 016°45'34"E 54°18'27"N 016°38'23"E 54°17'42"N 016°23'01"E	1700 m (5500 ft) GND	Darlowo INFO (128.500 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. EN - po uzgodnieniu z wypprzedzeniem 24 HR./MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures. EN - after consultation, 24 HR in advance.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 22A	52°51'11"N 018°11'57"E 52°53'02"N 018°17'28"E 52°53'43"N 018°20'49"E 52°51'35"N 018°31'45"E 52°45'22"N 018°22'13"E 52°44'47"N 018°17'25"E 52°45'36"N 018°15'44"E 52°47'18"N 018°12'17"E 52°51'11"N 018°11'57"E	FL135 1050 m (3500 ft)	Inowrocław INFO (128.500 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe./MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures.
EP TRA 22B	52°51'35"N 018°31'45"E 52°50'10"N 018°39'30"E 52°42'30"N 018°43'50"E 52°45'22"N 018°22'13"E 52°51'35"N 018°31'45"E	1700 m (5500 ft) GND	Inowrocław INFO (128.500 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe./MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./

For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/OFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 23C	52°07'27"N 019°14'32"E 52°06'18"N 019°23'45"E 52°02'32"N 019°22'54"E 52°03'34"N 019°13'26"E 52°07'27"N 019°14'32"E	457 m (1500 ft) GND	Łęczycza INFO (128.500 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe./MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures.
EP TRA 23D	52°06'18"N 019°23'45"E 52°01'28"N 019°33'38"E 51°55'42"N 019°32'25"E 51°54'45"N 019°30'38"E 51°55'24"N 019°21'18"E 52°06'18"N 019°23'45"E	396 m (1300 ft) GND	Łęczycza INFO (128.500 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe./MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures.
EP TRA 23E	51°55'24"N 019°21'18"E 51°52'34"N 019°10'13"E 51°53'11"N 019°05'30"E 51°57'25"N 019°07'06"E 51°55'24"N 019°21'18"E	457 m (1500 ft) GND	Łęczycza INFO (128.500 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe./MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures.
EP TRA 23F	51°53'11"N 019°05'30"E 51°54'37"N 018°54'30"E 51°58'56"N 018°56'14"E 51°57'25"N 019°07'06"E 51°53'11"N 019°05'30"E	457 m (1500 ft) GND	Łęczycza INFO (128.500 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe./MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures.
EP TRA 23G	52°08'26"N 018°50'38"E 52°09'10"N 019°00'22"E 51°54'37"N 018°54'30"E 51°55'35"N 018°51'23"E 51°59'17"N 018°47'17"E 52°08'26"N 018°50'38"E	396 m (1300 ft) GND	Łęczycza INFO (128.500 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe./MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 24A	51°42'20"N 020°06'30"E 51°37'01"N 020°15'37"E 51°29'50"N 020°09'40"E 51°37'01"N 019°57'39"E 51°42'20"N 020°06'30"E	FL135 1700 m (5500 ft)	TOMASZÓW INFO (128.500 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA. Patrz: ENR 2.2.2. Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe./ Collision area with WARSZAWA TMA. See: ENR 2.2.2. MIL ATS operating on the basis of military regulations and procedures.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./

For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 24X	51°34'59"N 020°21'47"E 51°29'56"N 020°30'48"E 51°26'38"N 020°28'03"E 51°22'36"N 020°20'21"E 51°25'36"N 020°08'15"E 51°28'44"N 020°16'49"E 51°34'59"N 020°21'47"E	457 m (1500 ft) GND	TOMASZÓW INFO (128.500 MHz) PL,EN	Zgodnie z NOTAM./In accordance with NOTAM.	Patrz Uwagi./See Remarks.
EP TRA 24Y	51°32'45"N 019°49'19"E 51°38'24"N 019°45'46"E 51°44'07"N 019°50'41"E 51°45'55"N 019°55'21"E 51°44'44"N 020°01'08"E 51°39'08"N 019°54'05"E 51°32'45"N 019°49'19"E	457 m (1500 ft) GND	TOMASZÓW INFO (128.500 MHz) PL,EN	Zgodnie z NOTAM./In accordance with NOTAM.	Patrz Uwagi./See Remarks.

UWAGI/REMARKS

	Loty innych użytkowników w przestrzeni powietrznej wyznaczonej granicami segmentu są możliwe jedynie po wcześniejszym nawiązaniu łączności z FIS (nie później niż 5 MIN przed planowanym wlotem). W czasie wykonywania lotu w wyżej wymienionej przestrzeni użytkownik powinien pozostać na łączności z FIS. Flights performed by other airspace users within the area delimited by the segment boundaries are allowed only after establishing radio contact with FIS (not later than 5 MIN in advance of the planned entry). When performing a flight within this area, an airspace user should remain on the FIS frequency.
--	--

1	2	3	4	5	6
EP TRA 26A	50°22'00"N 018°33'00"E 50°20'28"N 018°53'00"E 50°10'00"N 018°51'30"E 50°11'00"N 018°33'00"E 50°22'00"N 018°33'00"E	FL95 1050 m (3500 ft)	Gliwice RADIO (122.300 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA KRAKÓW. Strefa lotów aeroklubowych z lotnisk EPKM i EPGL. Częstotliwość organizatora lotów./Collision area with KRAKÓW TMA. Area of Aero Club flights from EPKM and EPGL aerodromes. Frequency of flights organizer.
EP TRA 26B	50°20'28"N 018°53'00"E 50°17'41"N 019°11'44"E 50°09'00"N 019°10'00"E 50°10'00"N 018°51'30"E 50°20'28"N 018°53'00"E	FL95 1050 m (3500 ft)	Katowice RADIO (122.900 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA KRAKÓW. Strefa lotów aeroklubowych z lotnisk EPKM i EPGL. Częstotliwość organizatora lotów./Collision area with KRAKÓW TMA. Area of Aero Club flights from EPKM and EPGL aerodromes. Frequency of flights organizer.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 33	Koło o promieniu 10.0 km i środka w punkcie/Circle of radius 10.0 km centred on: 51°20'57"N 019°46'54"E	FL155 1700 m (5500 ft)	Piotrków RADIO (122.400 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Tylko dla skoków spadochronowych. Częstotliwość organizatora skoków./For parachute jumping only. Frequency of jumps organizer.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./

For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 39	50°51'54"N 016°40'17"E 50°58'37"N 016°42'16"E 50°59'13"N 016°47'40"E 50°55'44"N 016°52'50"E 50°49'01"N 016°51'03"E 50°51'54"N 016°40'17"E	FL175 640 m (2100 ft)	Mirosławice RADIO (122.600 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP.	Strefa kolizyjna z TMA POZNAN SOUTH. Patr: ENR 2.2.2./Collision area with POZNAN SOUTH TMA. See: ENR 2.2.2.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 42	50°49'44"N 015°31'27"E 50°53'55"N 015°47'08"E 50°42'20"N 016°00'18"E 50°49'44"N 015°31'27"E	FL235 GND	Jelenia Góra RADIO (122.900 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Tylko dla lotów szybowców na fali. Częstotliwość organizatora lotów./Wave soaring flights only. Frequency of flights organizer.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 43	53°23'59"N 014°23'04"E 53°28'56"N 014°45'20"E 53°18'32"N 014°57'59"E 53°10'40"N 014°22'39"E następnie na północ wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu/ then northbound along the EPWW FIR boundary to the point: 53°23'59"N 014°23'04"E	FL95 1700 m (5500 ft)	Szczecin RADIO (122.200 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA SZCZECIN. Patr: ENR 2.2.2. Tylko dla skoków spadochronowych i szybowców. Częstotliwość organizatora skoków/lotów./ Collision area with SZCZECIN TMA. See: ENR 2.2.2. For parachute jumping and gliders only. Frequency of flights/jumps organizer.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 46	Koło o promieniu 10.0 km i środku w punkcie/Circle of radius 10.0 km centred on: 51°58'44"N 015°27'50"E	FL135 1700 m (5500 ft)	Przylip RADIO (122.800 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Tylko dla skoków spadochronowych. Częstotliwość organizatora skoków./For parachute jumping only. Frequency of flights organizer.

W przypadku wykonywania lotów w strefie, powyżej wysokości przejściowej, na nastawieniu wysokościomierza na ciśnienie QNH/QFE, maksymalna wysokość lotów powinna być tak skalkulowana, aby nie przekraczała opublikowanej górnej granicy aktywnej strefy./

For flights performed within the area above the transition altitude and with the altimeter set to a QNH/QFE setting, the maximum flying altitude should be calculated so as not to exceed the published upper limit of the active area.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 52	53°18'22"N 018°44'57"E 52°29'01"N 019°10'10"E 52°42'47"N 016°53'06"E 52°55'16"N 016°45'23"E 53°18'22"N 018°44'57"E	FL440 FL95	Warszawa RADAR (139.000 MHz) PL,EN Warszawa RADAR (339.850 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Przestrzeń klasy C. Zapewniana służba ACC OAT. Tylko dla lotów próbnych z lotniska EPBY. Dostępność ograniczona, patrz UWAGA./Class C airspace. ACC OAT service provided. For training flights only from EPBY aerodrome. Availability limited, see REMARKS.

UWAGI/REMARKS			
1)	Strefy dostępne wyłącznie w okresach wymienionych poniżej./Areas available only in periods listed below.		
	01 JAN-31 DEC	MON - FRI	0800-1000 (0700-0900) UTC ¹
	1) - patrz/see MIL GEN 2.1		

1	2	3	4	5	6
EP TRA 53	54°06'20"N 019°14'30"E 54°19'09"N 020°48'23"E 54°18'07"N 021°14'55"E 54°05'38"N 021°17'26"E 53°45'37"N 019°03'18"E 54°06'20"N 019°14'30"E	FL440 FL95	Warszawa RADAR (138.000 MHz) PL,EN Warszawa RADAR (278.600 MHz) PL,EN	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Przestrzeń klasy C. Zapewniana służba ACC OAT. Tylko dla lotów próbnych z lotniska EPMB./ Class C airspace. ACC OAT service provided. For training flights only from EPMB aerodrome.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 55	Koło o promieniu 10.0 km i środku w punkcie/Circle of radius 10.0 km centred on: 49°27'45"N 020°03'01"E	FL145 1700 m (5500 ft)	Nowy Targ RADIO (122.300 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Strefa kolizyjna z TMA KRAKÓW. Patrz: ENR 2.2.2. Tylko dla skoków spadochronowych i szybowców. Częstotliwość organizatora skoków/lotów./ Collision area with KRAKÓW TMA. See: ENR 2.2.2. For parachute jumping and gliders only. Frequency of jumps/ glider flights organizer.

1	2	3	4	5	6
EP TRA 56	Koło o promieniu 10.0 km i środku w punkcie/Circle of radius 10.0 km centred on: 51°11'00"N 022°23'00"E	FL145 1700 m (5500 ft)	Radawiec RADIO (122.400 MHz) PL	Zgodnie z AUP/ In accordance with AUP	Tylko dla skoków spadochronowych. Częstotliwość organizatora skoków./For parachute jumping only. Frequency of jumps organizer.

1	2	3	4	5	6
MATZ ŚWIDWIN E (EPSN E)	53°50'29"N 016°23'55"E 53°50'00"N 016°26'00"E 53°37'00"N 016°27'00"E 53°34'24"N 016°12'39"E 53°50'29"N 016°23'55"E	<u>FL95</u> 1050 m (3500 ft)	H24	ŚWIDWIN INFO (127.500 MHz) PL,EN ŚWIDWIN INFO (128.500 MHz) PL,EN	W MATZ działa wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. EN po uzgodnieniu, z wyprzedzeniem minimum 24 HR. Provision of ATS within MATZ is based on MIL ATS and it is in accordance with military regulations and procedures. EN by prior arrangement at least 24 HR in advance.
MATZ ŚWIDWIN F (EPSN F)	53°50'00"N 016°26'00"E 53°46'00"N 016°34'00"E 53°40'00"N 016°34'00"E 53°37'00"N 016°27'00"E 53°50'00"N 016°26'00"E	<u>FL95</u> 2000 m (6500 ft)	H24	ŚWIDWIN INFO (127.500 MHz) PL,EN ŚWIDWIN INFO (128.500 MHz) PL,EN	W MATZ działa wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. EN po uzgodnieniu, z wyprzedzeniem minimum 24 HR. Provision of ATS within MATZ is based on MIL ATS and it is in accordance with military regulations and procedures. EN by prior arrangement at least 24 HR in advance.
MATZ ŚWIDWIN Z (EPSN Z) Patrz uwaga 2/See Note 2	53°50'45"N 016°13'07"E dalej łuk o promieniu 14 km i środka w punkcie:/then arc of 14 km radius centred at point: 53°45'12"N 016°04'29"E 53°37'41"N 016°03'41"E 53°50'45"N 016°13'07"E	<u>457 m (1500 ft)</u> GND	Zgodnie z NOTAM. According to NOTAM.	ŚWIDWIN INFO (127.500 MHz) PL,EN ŚWIDWIN INFO (128.500 MHz) PL,EN	W MATZ działa wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. EN po uzgodnieniu, z wyprzedzeniem minimum 24 HR. Provision of ATS within MATZ is based on MIL ATS and it is in accordance with military regulations and procedures. EN by prior arrangement at least 24 HR in advance.
MATZ TOMASZÓW MAZOWIECKI A (EPTM A)	51°40'23"N 020°03'17"E 51°34'44"N 020°16'11"E 51°29'50"N 020°09'40"E 51°34'35"N 020°01'44"E 51°37'01"N 019°57'39"E 51°40'23"N 020°03'17"E	<u>1700 m (5500 ft)</u> GND	H24	TOMASZÓW INFO (128.500 MHz) PL,EN	W MATZ działa wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. Provision of ATS within MATZ is based on MIL ATS and it is in accordance with military regulations and procedures.
MATZ TOMASZÓW MAZOWIECKI B (EPTM B)	51°43'08"N 020°07'55"E 51°42'33"N 020°10'21"E 51°34'59"N 020°21'47"E 51°34'44"N 020°16'11"E 51°40'23"N 020°03'17"E 51°43'08"N 020°07'55"E	<u>1700 m (5500 ft)</u> GND	Zgodnie z AUP lub NOTAM In accordance with AUP or NOTAM	TOMASZÓW INFO (128.500 MHz) PL,EN	W MATZ działa wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe. Provision of ATS within MATZ is based on MIL ATS and it is in accordance with military regulations and procedures.

MIL ENR 5.2.4 STAŁE TRASY LOTNICTWA WOJSKOWEGO (MRT) MILITARY ROUTES (MRT)

1. INFORMACJE OGÓLNE

Każda trasa MRT wyznaczona jest w formie korytarza.

Po trasach MRT dopuszcza się loty wojskowych statków powietrznych z prędkością powyżej 250 kt IAS.

Za zapewnienie separacji do tras MRT odpowiadają pozostali użytkownicy przestrzeni powietrznej.

Szczegółowe informacje na temat aktywności poszczególnych tras tj. rzeczywistego czasu ich wykorzystania lub rezygnacji z wykonywania lotów w danym dniu są dostępne w AMC Polska, tel. +48-22-574-5731, +48-22-574-5735.

Czas aktywności tras MRT jest również publikowany w Planie Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

Graficzne zobrazowanie MRT jest dostępne na stronie internetowej AMC Polska (<http://www.amc.pansa.pl>).

1. GENERAL

Each MRT route is designated in the form of an air corridor.

Military flights at a speed greater than 250 kt IAS are allowed to be conducted along these MRTs.

Remaining airspace users are responsible for maintaining separation to the MRT routes.

Detailed information regarding the activity of particular routes (i.e. data on effective use time or cancellation of flights on a particular day) is available from AMC Poland, phone +48-22-574-5731, +48-22-574-5735.

Activity times of MRTs are also published in the Airspace Use Plan (AUP).

A graphic portrayal of MRTs is available at the AMC Poland website (<http://www.amc.pansa.pl>).

2. TRASY LOTNICTWA WOJSKOWEGO (MRT) Z LOTNISKA MINSK MAZOWIECKI (EPMM)

Trasa MRT 1

1. Lotnisko MIŃSK MAZOWIECKI (EPMM)
52°11'44,01"N 021°39'21,23"E
2. Miejscowość MOGIELNICA
52°23'00"N 022°35'00"E
3. Miejscowość KRYNKA
52°00'00"N 022°23'00"E
4. Strefa niebezpieczna, EP D36¹⁾
51°59'00"N 022°11'00"E
5. Miejscowość MROZY
52°10'00"N 021°48'00"E
1. Lotnisko MIŃSK MAZOWIECKI (EPMM)
52°11'44,01"N 021°39'21,23"E

Górna granica: 750 m (2461 ft) AMSL

Dolna granica: 450 m (1476 ft) AMSL

2. MILITARY AIR ROUTES (MRT) FROM MIŃSK MAZOWIECKI AERODROME (EPMM)

Route MRT 1

1. MIŃSK MAZOWIECKI aerodrome (EPMM)
52°11'44.01"N 021°39'21.23"E
2. MOGIELNICA town
52°23'00"N 022°35'00"E
3. KRYNKA town
52°00'00"N 022°23'00"E
4. Danger area, EP D36¹⁾
51°59'00"N 022°11'00"E
5. MROZY town
52°10'00"N 021°48'00"E
1. MIŃSK MAZOWIECKI aerodrome (EPMM)
52°11'44.01"N 021°39'21.23"E

Upper limit: 750 m (2461 ft) AMSL

Lower limit: 450 m (1476 ft) AMSL

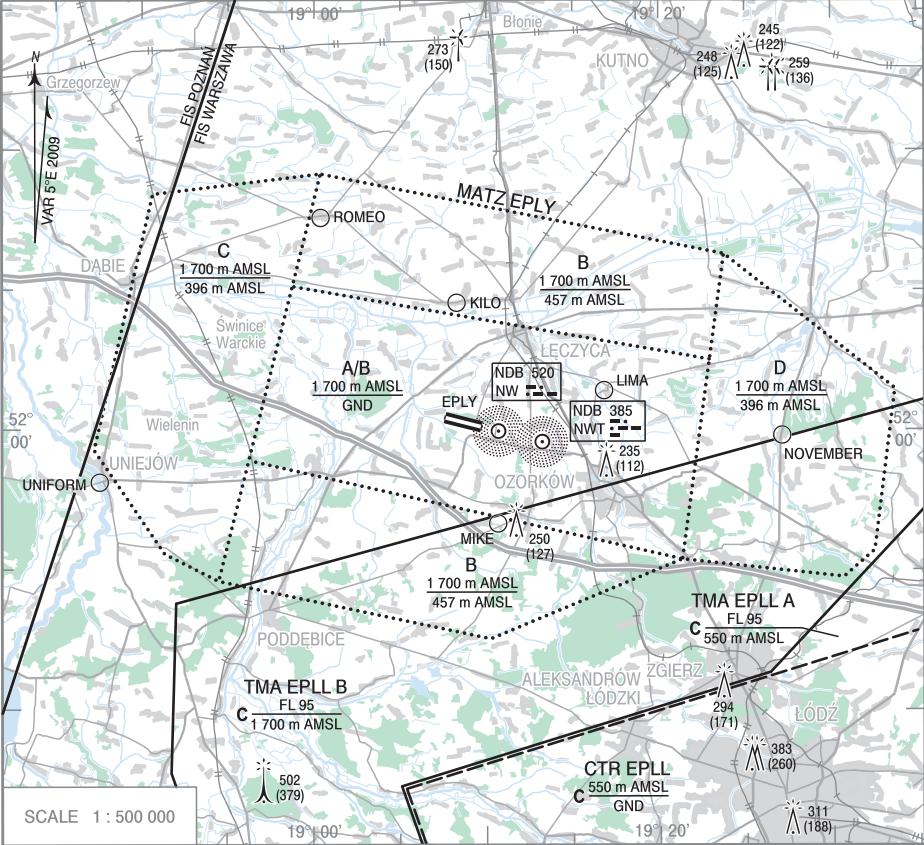
72	55°00'00"N	017°00'00"E	
73	54°50'00"N	016°29'00"E	
74	51°14'00"N	019°32'00"E	
75	54°39'00"N	016°26'00"E	
76	51°33'06"N	019°10'45"E	EPLK (ARP)
77	53°38'00"N	016°02'00"E	
78	53°01'00"N	015°48'00"E	
79	53°18'00"N	015°07'00"E	
8	51°18'00"N	018°33'00"E	
80	53°20'00"N	015°28'00"E	
81	52°32'00"N	018°11'00"E	
82	55°00'00"N	018°10'00"E	
83	55°00'00"N	018°35'00"E	
84	54°18'00"N	019°30'00"E	
85	54°08'00"N	020°05'00"E	
86	53°50'00"N	019°30'00"E	
87	53°46'00"N	018°50'00"E	
88	54°05'00"N	019°28'00"E	
89	53°52'00"N	018°53'00"E	
9	51°01'00"N	019°24'00"E	
90	54°17'00"N	017°26'00"E	
91	54°31'00"N	017°16'00"E	
92	54°07'00"N	019°05'00"E	
93	54°20'00"N	019°03'00"E	
94	54°38'00"N	018°58'00"E	
95	53°51'00"N	018°24'00"E	
96	54°01'36"N	019°08'08"E	EPMB (ARP)
97	53°30'00"N	017°41'00"E	
98	53°23'42"N	016°04'58"E	EPMI (ARP)
99	50°31'26"N	020°54'00"E	

VISUAL
OPERATION
CHART

AERODROME ELEV 123 m
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

FIS WARSZAWA	119.450	APP	119.750
FIS POZNAN	126.300	TWR	118.675

ŁĘCZYCA



Correction: Obstacle added. Editorial changes.

POINT ID		LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
KILLO		52°04'34"N	019°08'16"E	Church in Błonie town
LIMA		52°01'26"N	019°16'48"E	Chimney in Leśmierz town
MIKE		51°56'41"N	019°10'39"E	Car park A2 in Chrzastów town
NOVEMBER		51°59'49"N	019°27'06"E	Mast in Gieczno town
ROMEO		52°07'36"N	019°00'23"E	Church in Grabów town
UNIFORM		51°58'08"N	018°47'37"E	Bridge over the Warta river in Uniejów town
AERODROME MINIMA				
AIRCRAFT TYPE		DAY		NIGHT
		CEILING (m)	VISIBILITY (m)	CEILING (m) VISIBILITY (m)
ALL AEROPLANES		450	5 000	500 5 000
SPEC VFR	HELICOPTERS	100	1 500	300 3 000
	OTHER AIRCRAFT	150	2 000	500 5 000