

AIRAC SUP 50/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

18 APR 2024

Obowiązuje od / Effective from

18 MAY 2024

Obowiązuje do / Effective to

19 MAY 2024

ZAWODY NA CELNOŚĆ LĄDOWANIA – PSTROKONIE

1. TERMIN

18 MAY – 19 MAY 2024

2. CZAS (UTC)

Czas aktywności: 0700 – 2000.

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa czasowo rezerwowana na potrzeby zabezpieczenia zawodów na celność lądowania w Pstrokonie. Klasa przestrzeni G.

EPTR370

Granice poziome:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 51 33 27 N | 018 48 53 E |
| 2. | 51 32 02 N | 018 55 32 E |
| 3. | 51 27 00 N | 018 52 27 E |
| 4. | 51 28 16 N | 018 46 04 E |
| 1. | 51 33 27 N | 018 48 53 E |

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 1500 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

Stowarzyszenie Przyjaciół Lotnictwa, tel.: +48-604-733-159

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefa EPTR370 wydzielona została z przestrzeni odpowiedzialności służby MIL TWR EPLK.
- 5.2 Strefa EPTR370 podlega procedurze zamawiania i aktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 przez organizatora zawodów.
- 5.3 W zawodach wezmą udział: 3 paralotnie, 4 motolotnie, 5 samolotów ultralekkich.
- 5.4 Każdego dnia planowanej aktywności strefy EPTR370, organizator zobowiązany jest do telefonicznego skoordynowania z MIL TWR EPLK (tel.: +48-261-555-920) godzin aktywności strefy. Koordynacji tej należy dokonać przed godziną 0600 każdego dnia.
- 5.5 Kontroler MIL TWR EPLK ma prawo wstrzymać aktywność strefy lub nakazać natychmiastowe lądowanie w przypadku sytuacji „emergency” lub z uwagi na aktywność pary dyżurnej.
- 5.6 Wlot do strefy EPTR370 statków powietrznych wykonujących loty GARDA lub o statusie HEAD, FFR, HOSP możliwy jest po telefonicznym poinformowaniu użytkownika (+48-604-733-159), który zobowiązany jest niezwłocznie zakończyć wykonywanie lotów w strefie do momentu uzyskania od TWR informacji o możliwości ich wznowienia.
- 5.7 Wlot do strefy innych statków powietrznych nie biorących udziału w zawodach jest możliwy po uzgodnieniu z organizatorem.

LANDING ACCURACY COMPETITION – PSTROKONIE

DATE

18 MAY – 19 MAY 2024

TIME (UTC)

Activity time: 0700 – 2000.

TEMPORARY RESERVED AREA

Temporary reserved area for purpose of securing accuracy landing competition in Pstrokonie. Class G airspace.

EPTR370

Lateral limits:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 51 33 27 N | 018 48 53 E |
| 2. | 51 32 02 N | 018 55 32 E |
| 3. | 51 27 00 N | 018 52 27 E |
| 4. | 51 28 16 N | 018 46 04 E |
| 1. | 51 33 27 N | 018 48 53 E |

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 1500 ft AMSL

ORGANISER

Stowarzyszenie Przyjaciół Lotnictwa, phone: +48-604-733-159

ADDITIONAL INFORMATION

- The EPTR370 area is segregated from the area of responsibility of EPLK MIL TWR.
- The EPTR370 area is to be requested and activated by the competition organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1.
- The following participants will take part in the competition: 3 paragliders, 4 powered hang gliders, 5 ultralight aircraft.
- Each day of the planned EPTR370 area activity, the organizer is obliged to coordinate the area activity hours by phone with EPLK MIL TWR (phone: +48-261-555-920). This coordination shall be carried out before 0600 each day.
- The EPLK MIL TWR controller has the right to suspend the activity of the area or order immediate landing in the event of an “emergency” or due to the activity of Quick Reaction Alert Aircraft.
- Entry into the EPTR370 area of aircraft performing GARDA or HEAD, FFR, HOSP status flights is possible after informing the user by phone (+48-604-733-159) who is obliged to immediately terminate flights in the area until receiving information from TWR about the resumption possibility.
- Entry into the area of other aircraft not taking part in the competition is possible after agreement with the organizer.

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

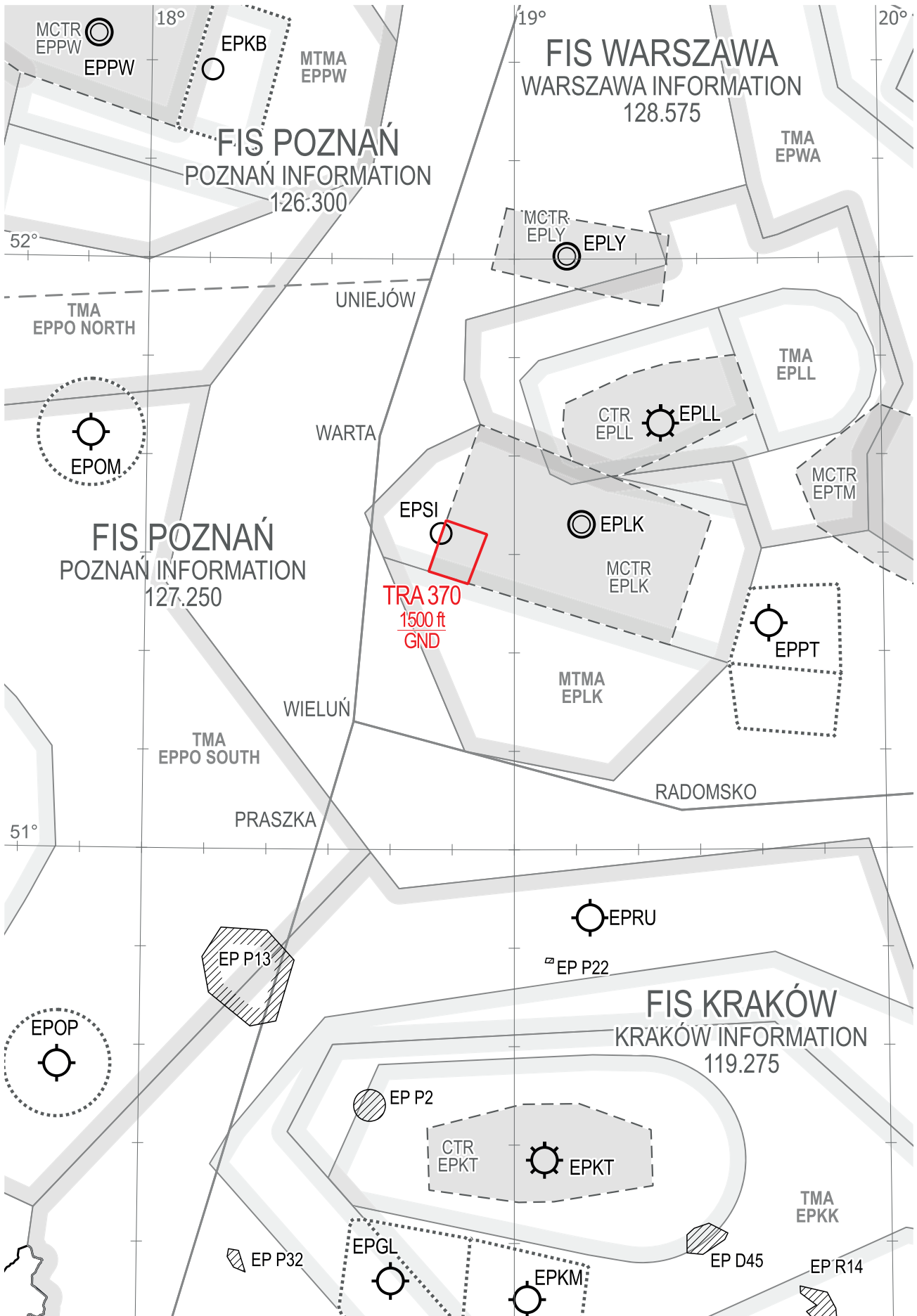
Flights within the temporary reserved area should be conducted by the user under VFR at speeds giving adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles (at speeds not greater than 250 kt IAS) in time to avoid collision with traffic outside the area. Flight operations shall be carried out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

Patrz: mapa.

See: chart.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 51/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date
18 APR 2024

Obowiązuje od / Effective from
18 MAY 2024

Obowiązuje do / Effective to
29 JUN 2024

14. WIOSENNY OBÓZ PRZELOTOWY – LUBIN 2024

1. TERMINY

18 - 31 MAY 2024
15 - 29 JUN 2024

2. CZAS (UTC)

0700 - 1800

3. REJON INTENSYWNYCH LOTÓW SZYBOWCÓW

Granice poziome:

1.	51 50 00 N	014 50 00 E
2.	51 50 00 N	016 40 00 E
3.	51 30 00 N	016 40 00 E
4.	51 15 00 N	015 10 00 E
1.	51 50 00 N	014 50 00 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 95

Uwaga: Rejon lotów szybowców nie podlega rezerwacji w AMC Polska.

4. ORGANIZATOR LOTÓW

Aeroklub Zagłębia Miedziowego
Tel. kom.: +48-605-985-577, +48-693-447-053

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Załogi szybowców wykonujących loty w ramach zawodów mają obowiązek omijania stref TMA, EPD oraz EPTR, EPTS, MRT opublikowanych w NOTAM/ SUP.
- 5.2 Miejsce startu i lądowania: lotnisko Lubin (EPLU).
- 5.3 AMC Polska ograniczy dostępność strefy EPTS7 kolizyjnej z rejonem intensywnych lotów szybowców (w godzinach 0700 - 1800 w przedziale wysokości GND – FL 95).
- 5.4 Szczegółowe informacje dotyczące lotów szybowców będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapa.

14th SPRING FLIGHT CAMP – LUBIN 2024

DATES

18 - 31 MAY 2024
15 - 29 JUN 2024

TIME (UTC)

0700 - 1800

INTENSIVE GLIDING AREA

Lateral limits:

1.	51 50 00 N	014 50 00 E
2.	51 50 00 N	016 40 00 E
3.	51 30 00 N	016 40 00 E
4.	51 15 00 N	015 10 00 E
1.	51 50 00 N	014 50 00 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

Remark: The gliding area is not subject to request in AMC Poland.

GLIDER FLIGHTS ORGANISER

Zagłębie Miedziowe Aero Club
Mobile: +48-605-985-577, +48-693-447-053

ADDITIONAL INFORMATION

Crews of gliders participating in the competition are to avoid the TMA, EPD areas and flight restriction areas EPTR, EPTS, MRT published by NOTAM/ SUP.

Take-off and landing site: Lubin (EPLU) aerodrome.

AMC Poland will limit the availability of EPTS7 area in conflict with the intensive gliding area between (0700 - 1800 in the altitude range GND – FL 95).

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

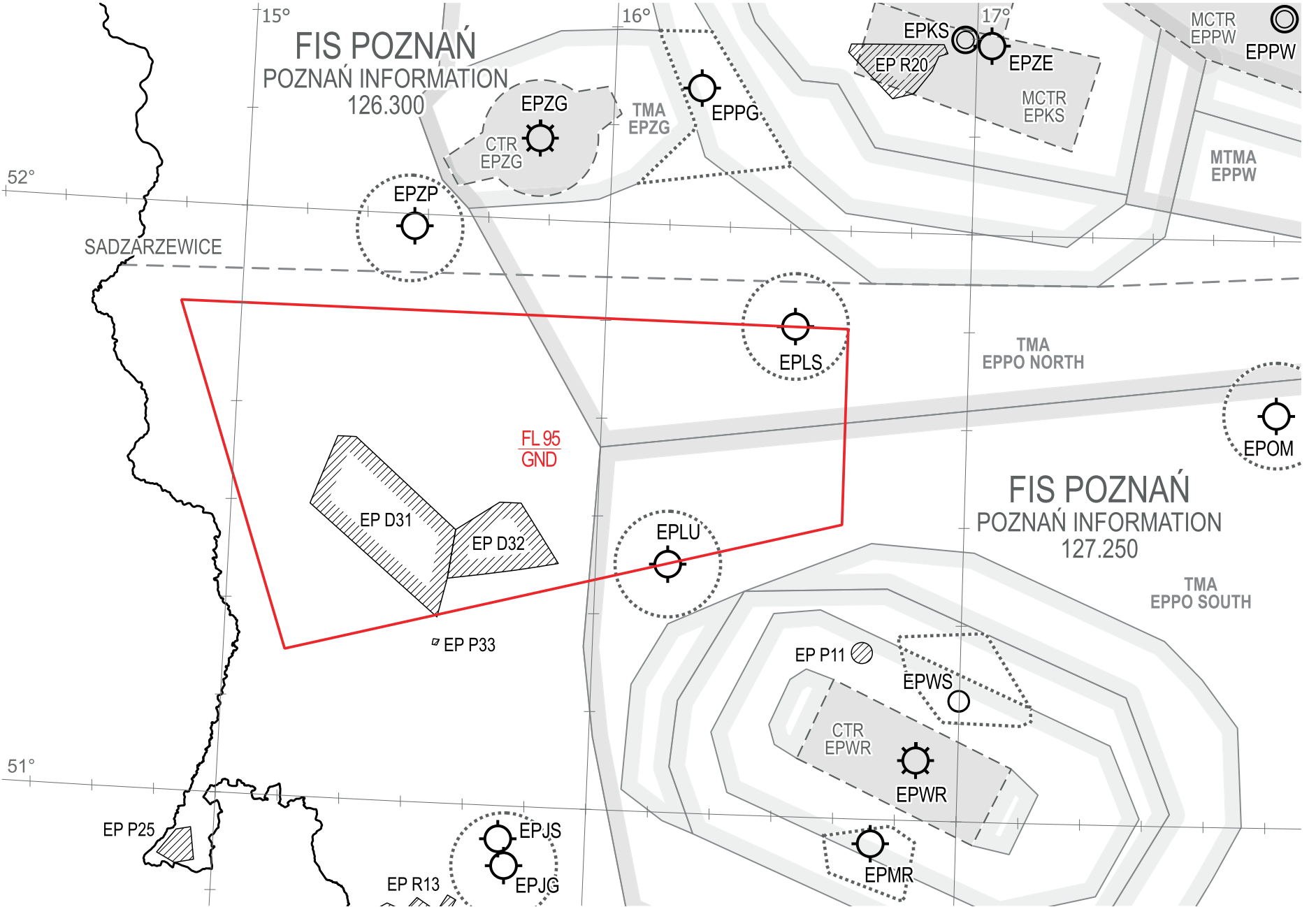
See: chart.

- KONIEC -

- END -

NOT TO SCALE

FIS SECTORS



AIRAC SUP 52/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date
18 APR 2024

Obowiązuje od / Effective from
16 MAY 2024

Obowiązuje do / Effective to
19 MAY 2024

POKAZY LOTNICZE „SEMPAIR OPTIMI SHOW” NA LOTNISKU POZNAŃ/KRZESINY (EPKS)

1. TERMINY I CZAS (UTC)

16 - 17 MAY 2024: 0900 - 1400 - dni treningowe dla załóg,
18 - 19 MAY 2024: 1100 - 1600 - pokazy lotnicze.
Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

2. STREFA CZASOWO WYDZIELONA

Strefa wyznaczona na potrzeby zabezpieczenia treningów i pokazów lotniczych. Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTS406

Granice poziome:

1.	52 21 20 N	016 53 42 E
2.	52 18 32 N	017 02 20 E
3.	52 15 32 N	017 01 20 E
4.	52 18 20 N	016 52 42 E
1.	52 21 20 N	016 53 42 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	GND
Górna granica:	FL 155

3. ORGANIZATOR POKAZÓW

Dowódca JW 3091
Tel. kom.: +48-519-038-256
Tel.: +48-261-548-391

4. INFORMACJE DODATKOWE

- Strefa EPTS406 czasowo wydzielona z przestrzeni odpowiedzialności APP POZNAŃ.
- Strefa EPTS406 podlega procedurze zamawiania i aktywacji przez organizatora pokazów zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1.
- Aktywacja strefy EPTS406 będzie koordynowana w czasie rzeczywistym z APP POZNAŃ i TWR EPKS. Strefa będzie aktywowana tylko na czas niezbędny do wykonania pokazów lotniczych.
- Doloty do strefy zgodnie z wymogami danej klasy przestrzeni.
- Wlot do strefy możliwy jest tylko po wcześniejszym uzyskaniu zgody od organizatora pokazów.
- Statki powietrzne biorące udział w pokazach:
- 1x F-16, 1x Eurofighter Typhoon,
- Grupa Akrobacyjna Żelazny – 1x Extra 330LC, 3x Zlin Z-50LS, 3x Zlin Z-526 Fi,
- Grupa Akrobacyjna Orlik – 7x PZL-130 TC-II, 1x C-130, 1x SW-4.
- Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska (ASM-3), tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapa.

AIR SHOW “SEMPAIR OPTIMI SHOW” AT POZNAŃ/ KRZESINY (EPKS) AERODROME

DATES AND TIME (UTC)

16 - 17 MAY 2024: 0900 - 1400 - crew training days,
18 - 19 MAY 2024: 1100 - 1600 - air show.
In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY SEGREGATED AREA

Area designated for safeguarding trainings and air show. Unclassified airspace.

EPTS406

Lateral limits:

1.	52 21 20 N	016 53 42 E
2.	52 18 32 N	017 02 20 E
3.	52 15 32 N	017 01 20 E
4.	52 18 20 N	016 52 42 E
1.	52 21 20 N	016 53 42 E

Vertical limits:

Lower limit:	GND
Upper limit:	FL 155

AIR SHOW ORGANISER

Commander of Military Unit 3091
Mobile: +48-519-038-256
Phone: +48-261-548-391

ADDITIONAL INFORMATION

Area EPTS406 temporary segregated from the area of responsibility of POZNAŃ APP.

The EPTS406 area is to be requested and activated by the air show organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1.

Activation of EPTR406 area will be coordinated in real-time with POZNAŃ APP and EPKS TWR. The area will be activated only for the time necessary to perform the air show.

Arrivals to the area in accordance with given airspace class requirements.

Entry into the area is possible only upon prior permission from the air show organiser.

Aircraft taking part in the air show:

- 1x F-16, 1x Eurofighter Typhoon,
- Żelazny Aerobatic Team – 1x Extra 330LC, 3x Zlin Z-50LS, 3x Zlin Z-526 Fi,
- Orlik Aerobatic Team – 7x PZL-130 TC-II Orlik, 1x C-130, 1x SW-4.

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

See: chart.

- KONIEC -

- END -



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 53/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

18 APR 2024

Obowiązuje od / Effective from

16 MAY 2024

Obowiązuje do / Effective to

22 JAN 2025

DZIAŁANIA LOTNICTWA WOJSKOWEGO W REJONIE WARSZAWY W CELU ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA

- TERMIN**
16 MAY 2024 - 22 JAN 2025
- CZAS (UTC)**
Zgodnie z planem użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).
Łączny czas aktywności nie przekroczy 90 dni.
- STREFY CZASOWO REZERWOWANE**
Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR650

Granice poziome:

- 52 42 16 N 020 52 41 E
- 52 41 11 N 021 12 44 E
- 52 32 02 N 021 24 06 E
- 52 26 15 N 021 29 01 E
- 52 26 11 N 021 19 37 E
- 52 34 34 N 020 50 34 E
- 52 42 16 N 020 52 41 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2000 ft AMSL

EPTR651

Granice poziome:

- 52 51 07 N 020 46 00 E
- 52 42 16 N 020 52 41 E
- 52 41 11 N 021 12 44 E
- 52 45 30 N 021 44 07 E
- 53 02 02 N 021 24 40 E
- 52 51 07 N 020 46 00 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 3500 ft AMSL

EPTR652

Granice poziome:

- 52 26 11 N 021 19 37 E
- 52 26 15 N 021 29 01 E
- 52 25 59 N 021 51 34 E
- 52 17 36 N 021 55 51 E
- 52 17 00 N 021 26 15 E
- 52 26 11 N 021 19 37 E

MILITARY AVIATION ACTIVITIES WITHIN THE WARSAW AREA TO ENSURE THE SECURITY OF THE STATE

- DATE**
16 MAY 2024 - 22 JAN 2025
- TIME (UTC)**
In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).
The total activity time will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Unclassified airspace.

EPTR650

Lateral limits:

- 52 42 16 N 020 52 41 E
- 52 41 11 N 021 12 44 E
- 52 32 02 N 021 24 06 E
- 52 26 15 N 021 29 01 E
- 52 26 11 N 021 19 37 E
- 52 34 34 N 020 50 34 E
- 52 42 16 N 020 52 41 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2000 ft AMSL

EPTR651

Lateral limits:

- 52 51 07 N 020 46 00 E
- 52 42 16 N 020 52 41 E
- 52 41 11 N 021 12 44 E
- 52 45 30 N 021 44 07 E
- 53 02 02 N 021 24 40 E
- 52 51 07 N 020 46 00 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 3500 ft AMSL

EPTR652

Lateral limits:

- 52 26 11 N 021 19 37 E
- 52 26 15 N 021 29 01 E
- 52 25 59 N 021 51 34 E
- 52 17 36 N 021 55 51 E
- 52 17 00 N 021 26 15 E
- 52 26 11 N 021 19 37 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 3500 ft AMSL

EPTR653

Granice poziome:

1. 53 02 02 N 021 24 40 E
2. 52 57 42 N 021 29 50 E
3. 53 03 30 N 021 50 53 E
4. 53 07 10 N 021 50 15 E
1. 53 02 02 N 021 24 40 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 3500 ft AMSL

EPTR654

Granice poziome:

1. 52 41 11 N 021 12 44 E
2. 52 49 58 N 022 17 56 E
3. 52 29 49 N 022 10 49 E
4. 52 25 45 N 022 04 45 E
5. 52 26 15 N 021 29 01 E
6. 52 32 02 N 021 24 06 E
1. 52 41 11 N 021 12 44 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 195

4. ORGANIZATOR

Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych RP

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefy EPTR650 - 654 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności FIS WARSZAWA, APP WARSZAWA i ACC WARSZAWA.
- 5.2 Strefy EPTR650 - 654 podlegają procedurze zamawiania oraz aktywacji i dezaktywacji w AMC Polska przez organizatora zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1, pkt. 8 i 9.1.
- 5.3 Wlot do stref statków powietrznych nie biorących udziału w lotach jest możliwy po uzgodnieniu z organizatorem.
- 5.4 Strefy posiadają priorytet nad kolizyjnymi elastycznymi elementami przestrzeni powietrznej.
- 5.5 Loty w strefach należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 10.
- 5.6 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapa.

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 3500 ft AMSL

EPTR653

Lateral limits:

1. 53 02 02 N 021 24 40 E
2. 52 57 42 N 021 29 50 E
3. 53 03 30 N 021 50 53 E
4. 53 07 10 N 021 50 15 E
1. 53 02 02 N 021 24 40 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 3500 ft AMSL

EPTR654

Lateral limits:

1. 52 41 11 N 021 12 44 E
2. 52 49 58 N 022 17 56 E
3. 52 29 49 N 022 10 49 E
4. 52 25 45 N 022 04 45 E
5. 52 26 15 N 021 29 01 E
6. 52 32 02 N 021 24 06 E
1. 52 41 11 N 021 12 44 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 195

ORGANISER

Polish Armed Forces Operational Command

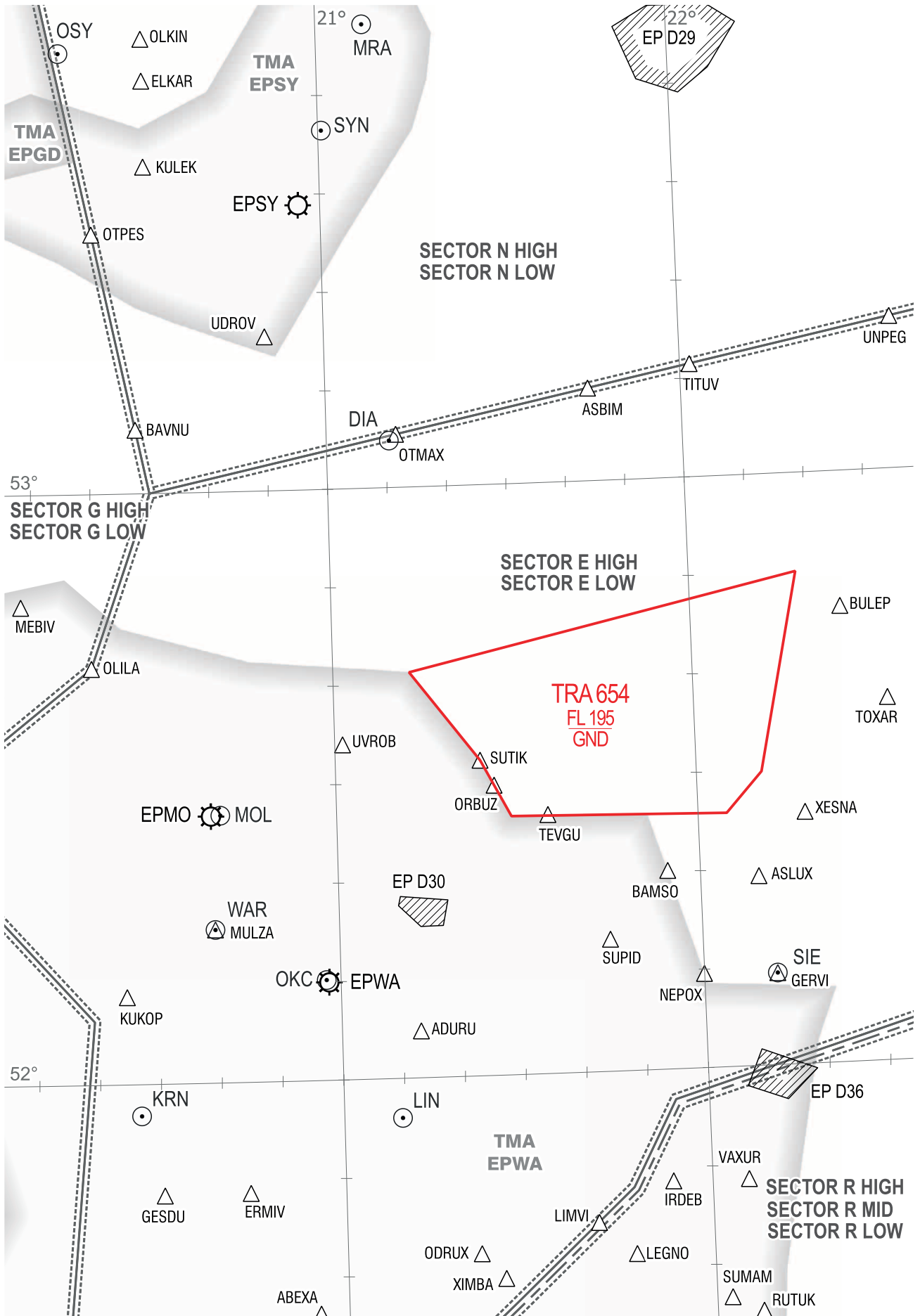
ADDITIONAL INFORMATION

- Areas EPTR650 - 654 are segregated from the area of responsibility of WARSZAWA FIS, WARSZAWA APP and WARSZAWA ACC.
- The EPTR650 - 654 areas are to be requested and activated/deactivated in AMC Poland by the organiser, in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.1.
- Entry into the areas of aircraft not taking part in flights is possible only upon permission from the organiser.
- Areas have priority over conflict flexible airspace elements.
- Flights within the areas are to be conducted according to provisions specified in AIP Poland ENR 5.2.1 point 10.
- Detailed information on the actual activity time of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

See: chart.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

ACC SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 54/24 (AD 2 EPBY)

Data publikacji / Publication date

18 APR 2024

Obowiązuje od / Effective from

16 MAY 2024

Obowiązuje do / Effective to

22 JAN 2025 EST

ZAMKNIĘCIE TWY C1 NA LOTNISKU BYDGOSZCZ (EPBY)

TWY C1 tymczasowo zamknięta.

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego, tel. kom.: +48-515-060-250.

Patrz: mapa.

Niniejszy Suplement zastępuje NOTAM U0999/24.

- KONIEC -

TWY C1 AT BYDGOSZCZ (EPBY) AERODROME CLOSED

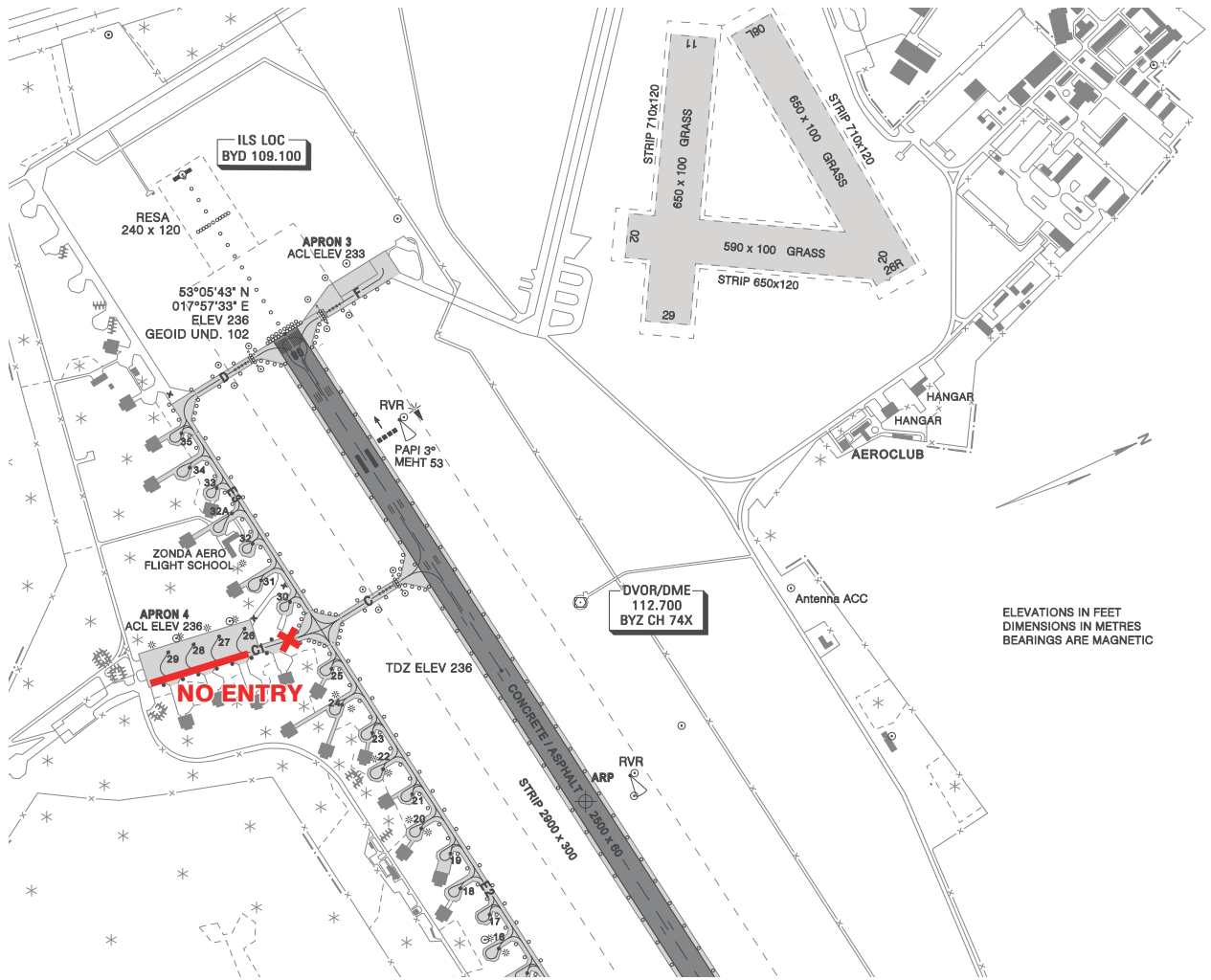
TWY C1 temporarily closed.

Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer, mobile: +48-515-060-250.

See: chart.

This Supplement replaces NOTAM E0999/24.

- END -



NOT TO SCALE



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 55/24 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date
18 APR 2024

Obowiązuje od / Effective from
16 MAY 2024

Obowiązuje do / Effective to
31 MAY 2025 EST

ZMIANA PARAMETRÓW PCN DLA TWY I APN NA LOTNISKU CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA)

Nowe rodzaje i wartości PCN:

TWY A0 - PCN 72 F/B/X/T
TWY A1 - PCN 72 F/B/X/T
TWY A2 - PCN 72 F/B/X/T
TWY A3 - PCN 72 F/B/W/T
TWY D2 - PCN 72 F/B/X/T
TWY D3 - PCN 72 F/B/X/T
TWY O1 - PCN 72 F/B/X/T
TWY O2 - PCN 86 R/B/W/T
TWY S1 - PCN 72 F/B/X/T
TWY S3 - PCN 72 F/B/X/T
TWY Z1 - PCN 86 R/B/W/T
TWY Z2 - PCN 86 R/B/W/T
APN 3 (stanowiska 10-15) - PCN 85 R/A/W/T
APN 3 (stanowisko 25) - PCN 200 R/C/W/T

CHANGE OF PCN PARAMETERS FOR TWYS AND APN AT WARSAW CHOPIN AIRPORT (EPWA)

New PCN types and values:

TWY A0 - PCN 72 F/B/X/T
TWY A1 - PCN 72 F/B/X/T
TWY A2 - PCN 72 F/B/X/T
TWY A3 - PCN 72 F/B/W/T
TWY D2 - PCN 72 F/B/X/T
TWY D3 - PCN 72 F/B/X/T
TWY O1 - PCN 72 F/B/X/T
TWY O2 - PCN 86 R/B/W/T
TWY S1 - PCN 72 F/B/X/T
TWY S3 - PCN 72 F/B/X/T
TWY Z1 - PCN 86 R/B/W/T
TWY Z2 - PCN 86 R/B/W/T
APN 3 (parking stands 10-15) - PCN 85 R/A/W/T
APN 3 (parking stand 25) - PCN 200 R/C/W/T

- KONIEC -

- END -

AIRAC SUP 56/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

18 APR 2024

Obowiązuje od / Effective from

16 MAY 2024

Obowiązuje do / Effective to

29 MAY 2024

SZKOLENIE LOTNICZE JW 4395 ORAZ JW 4392 W TERENIE GÓRZYSTYM – NOWY TARG

1. TERMIN

16 - 29 MAY 2024

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z planem użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).

Planowany czas aktywności stref EPTR340 - 341 oraz EPTR348 - 349 dla JW 4395:

16 - 17 MAY: 0600 - 0100
17 - 18 MAY: 0600 - 0100
18 - 19 MAY: 0600 - 0100
19 - 20 MAY: 0600 - 0100
20 - 21 MAY: 0600 - 0100
21 - 22 MAY: 0600 - 0100
22 - 23 MAY: 0600 - 0100
23 - 24 MAY: 0600 - 0100
24 MAY: 0600 - 1800

Planowany czas aktywności stref EPTR340 - 341 oraz EPTR348 - 349 dla JW 4392:

20 MAY: 1100 - 2200
21 - 28 MAY: 1200 - 2200
29 MAY: 0700 - 1400

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy wyznaczone dla zabezpieczenia szkolenia lotniczego w terenie górzystym z wykorzystaniem śmigłowców. W trakcie aktywności stref przestrzeń powietrzna niesklasyfikowana. Wlot do stref możliwy tylko po uzyskaniu zgody od organizatora.

EPTR340

Granice poziome:

1. 49 32 37 N 020 00 05 E
2. 49 46 03 N 019 35 57 E
3. 49 43 46 N 019 19 03 E
4. 49 38 45 N 019 19 33 E
5. 49 37 47 N 019 01 44 E
6. 49 31 44 N 019 03 41 E
7. 49 38 39 N 019 34 42 E
8. 49 28 33 N 019 55 08 E
1. 49 32 37 N 020 00 05 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 4700 ft AMSL

Uwaga: z wyłączeniem ATZ EPNT.

FLIGHT TRAINING OF MILITARY UNITS 4395 AND 4392 IN MOUNTAINOUS AREA – NOWY TARG

DATE

16 - 29 MAY 2024

TIMES (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

Planned EPTR340 - 341 and EPTR348 - 349 areas activity times for Military Unit 4395:

16 - 17 MAY: 0600 - 0100
17 - 18 MAY: 0600 - 0100
18 - 19 MAY: 0600 - 0100
19 - 20 MAY: 0600 - 0100
20 - 21 MAY: 0600 - 0100
21 - 22 MAY: 0600 - 0100
22 - 23 MAY: 0600 - 0100
23 - 24 MAY: 0600 - 0100
24 MAY: 0600 - 1800

Planned EPTR340 - 341 and EPTR348 - 349 areas activity times for Military Unit 4392:

20 MAY: 1100 - 2200
21 - 28 MAY: 1200 - 2200
29 MAY: 0700 - 1400

TEMPORARY RESERVED AREAS

Areas designated for safeguarding flight training with use of helicopters in mountainous terrain. During the activity of the areas the airspace is unclassified. Entry into the areas is possible only upon permission from the organiser.

EPTR340

Lateral limits:

1. 49 32 37 N 020 00 05 E
2. 49 46 03 N 019 35 57 E
3. 49 43 46 N 019 19 03 E
4. 49 38 45 N 019 19 33 E
5. 49 37 47 N 019 01 44 E
6. 49 31 44 N 019 03 41 E
7. 49 38 39 N 019 34 42 E
8. 49 28 33 N 019 55 08 E
1. 49 32 37 N 020 00 05 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 4700 ft AMSL

Remark: excluding EPNT ATZ.

EPTR341

Granice poziome:

1. 49 30 15 N 020 10 21 E
2. 49 39 26 N 020 59 00 E
3. 49 23 46 N 020 59 58 E
4. 49 26 08 N 020 37 53 E
5. 49 23 30 N 020 32 51 E
6. 49 26 55 N 020 25 28 E
7. 49 26 28 N 020 11 03 E
1. 49 30 15 N 020 10 21 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 4700 ft AMSL

Uwaga: z wyłączeniem ATZ EPNT.

EPTR348

Granice poziome:

1. 49 29 29 N 019 47 18 E
2. 49 29 49 N 019 51 32 E
3. 49 19 18 N 019 59 12 E
4. 49 17 11 N 019 50 48 E
1. 49 29 29 N 019 47 18 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 4700 ft AMSL

EPTR349

Granice poziome:

1. 49 22 45 N 020 00 41 E
2. 49 24 43 N 020 18 35 E
3. 49 20 54 N 020 11 46 E
4. 49 21 01 N 020 00 14 E
1. 49 22 45 N 020 00 41 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 4700 ft AMSL

Uwaga: z wyłączeniem ATZ EPNT.

4. WŁADZE ODPOWIEDZIALNE ZA ORGANIZACJĘ SZKOLENIA

Dowódca JW 4395
Tel.: +48-261-168-420
Planowanie/koordynator:
Tel. kom.: +48-785-933-925
Dowódca JW 4392
Tel.: +48-261-167-451
Planowanie/koordynator:
Tel. kom.: +48-505-082-686, +48-780-026-457

5. ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO

- 5.1 Strefy EPTR340 - 341 oraz EPTR348 - 349 zostały wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności FIS KRAKÓW.
- 5.2 Strefy będą zamawiane, aktywowane i dezaktywowane w AMC Polska zgodnie z procedurami zamawiania elementów przestrzeni powietrznej, opublikowanymi w AIP Polska ENR 5.2.1 przez MIL ARO EPLY (JW 4392) oraz MIL ARO EPTM (JW 4395).
- 5.3 Lotnisko startu i lądowania: EPNT (lotnisko zapasowe EPKK).
- 5.4 W dniach 20 - 24 MAY 2024 priorytet na wykorzystanie stref EPTR340 - 341 posiada JW 4395.
- 5.5 Strefa EPTR341 posiada priorytet nad strefą EPTR153.
- 5.6 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska (ASM-3), tel.: +48-22-574-5711 lub +48-261-828-131 – 132.

Patrz: mapa.

EPTR341

Lateral limits:

1. 49 30 15 N 020 10 21 E
2. 49 39 26 N 020 59 00 E
3. 49 23 46 N 020 59 58 E
4. 49 26 08 N 020 37 53 E
5. 49 23 30 N 020 32 51 E
6. 49 26 55 N 020 25 28 E
7. 49 26 28 N 020 11 03 E
1. 49 30 15 N 020 10 21 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 4700 ft AMSL

Remark: excluding EPNT ATZ.

EPTR348

Lateral limits:

1. 49 29 29 N019 47 18 E
2. 49 29 49 N019 51 32 E
3. 49 19 18 N019 59 12 E
4. 49 17 11 N019 50 48 E
1. 49 29 29 N019 47 18 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 4700 ft AMSL

EPTR349

Lateral limits:

1. 49 22 45 N 020 00 41 E
2. 49 24 43 N 020 18 35 E
3. 49 20 54 N 020 11 46 E
4. 49 21 01 N 020 00 14 E
1. 49 22 45 N 020 00 41 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 4700 ft AMSL

Remark: excluding EPNT ATZ.

AUTHORITIES RESPONSIBLE FOR ORGANISATION OF THE TRAINING

Commander of Military Unit 4395
Phone: +48-261-168-420
Planning/coordinator:
Mobile: +48-785-933-925
Commander of Military Unit 4392
Phone: +48-261-167-451
Planning/coordinator:
Mobile: +48-505-082-686, +48-780-026-457

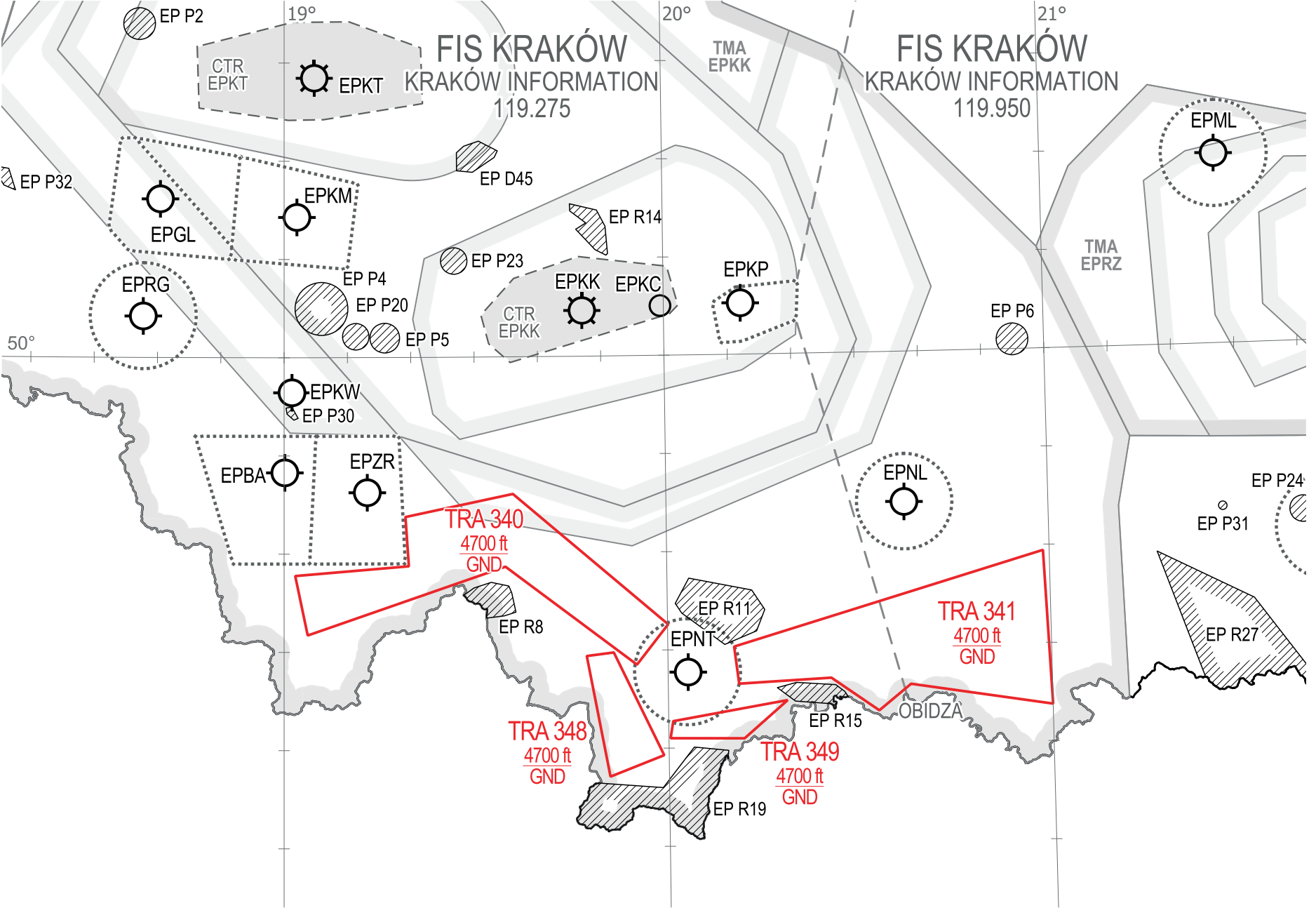
ORGANISATION OF AIR TRAFFIC

Areas EPTR340 - 341 and EPTR348 - 349 are segregated from the area of responsibility of KRAKÓW FIS.
The areas will be requested, activated and deactivated in AMC Poland in accordance with procedures for requesting airspace elements published in AIP Poland ENR 5.2.1 by EPLY MIL ARO (Military Unit 4392) and EPTM MIL ARO (Military Unit 4395).
Take-off and landing aerodrome: EPNT (alternate aerodrome EPKK).
On 20 - 24 MAY 2024 priority for the use of EPTR340 - 341 areas has Military Unit 4395.
EPTR341 area has priority over EPTR153 area.
Detailed information on the actual activation time of the areas will be available from AMC Poland (ASM-3), phone: +48-22-574-5711 or +48-261-828-131 – 132.

See: chart.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

Data publikacji / Publication date 18 APR 2024

AIRAC SUP 56124

Obowiązuje od / Effective from 16 MAY 2024

FIS SECTORS

AIRAC SUP 57/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

18 APR 2024

Obowiązuje od / Effective from

16 MAY 2024

Obowiązuje do / Effective to

14 MAY 2025

SZKOLENIE LOTNICZE 1. SKRZYDŁA LOTNICTWA TAKTYCZNEGO

1. TERMIN

16 MAY 2024 – 14 MAY 2025

Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni.

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa wyznaczona na potrzeby szkolenia lotniczego (Su-22, MiG-29, FA-50). W czasie aktywności strefy przestrzeń niesklasyfikowana. Wlot do strefy możliwy tylko po uzyskaniu zgody od organizatora.

EPTR400

Granice poziome:

1.	53 58 57 N	015 34 37 E
2.	53 59 30 N	015 44 39 E
3.	53 48 06 N	016 35 12 E
4.	53 34 59 N	016 04 22 E
5.	53 35 36 N	015 55 36 E
6.	53 34 19 N	015 47 56 E
7.	53 28 25 N	015 40 22 E
8.	53 43 14 N	015 23 27 E
1.	53 58 57 N	015 34 37 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	GND
Górna granica:	FL 95

4. ORGANIZATOR SZKOLENIA

Dowódca 1 Skrzydła Lotnictwa Taktycznego

5. INFORMACJE DODATKOWE

- Strefa EPTR400 została wydzielona z przestrzeni odpowiedzialności FIS GDAŃSK.
- Załogi statków powietrznych wykonujące loty w EPTR400 będą utrzymywały łączność radiową z właściwym terytorialnie Ośrodkiem Dowodzenia i Naprowadzania (ODN).
- Przelot statków powietrznych z lotnisk bazowania do strefy EPTR400, wykonywany będzie po trasach zawartych w FPL.
- Strefa EPTR400 będzie zamawiana, aktywowana i dezaktywowana w AMC Polska przez MIL ARO EPMI zgodnie z procedurami zamawiania elementów przestrzeni powietrznej, opublikowanymi w AIP Polska.
- Strefa EPTR400 posiada priorytet nad MRT28, MRT60, MRT61, MRT86, MRT87, MRT88, MRT93.
- Strefa EPTR400 nie posiada priorytetu nad strefą EPTR51A.

FLIGHT TRAINING OF THE 1ST TACTICAL AIR WING

DATE

16 MAY 2024 – 14 MAY 2025

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

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREA

The area has been designated for flight training purposes (Su-22, MiG-29, FA-50). During the activity of the area airspace is unclassified. Entry into the area is possible only upon permission from the organiser.

EPTR400

Lateral limits:

1.	53 58 57 N	015 34 37 E
2.	53 59 30 N	015 44 39 E
3.	53 48 06 N	016 35 12 E
4.	53 34 59 N	016 04 22 E
5.	53 35 36 N	015 55 36 E
6.	53 34 19 N	015 47 56 E
7.	53 28 25 N	015 40 22 E
8.	53 43 14 N	015 23 27 E
1.	53 58 57 N	015 34 37 E

Vertical limits:

Lower limit:	GND
Upper limit:	FL 95

TRAINING ORGANISER

Commander of 1st Tactical Air Wing

ADDITIONAL INFORMATION

The area EPTR400 is segregated from the area of responsibility of GDAŃSK FIS.

Crews or aircraft performing flights within EPTR400, are to maintain radio communication with territorially relevant Control and Reporting Centre (CRC).

Overflight of aircraft from airbase to EPTR400 area is to be performed on routes given in FPL.

EPTR400 area will be requested, activated and deactivated in AMC Poland by EPMI ARO MIL in accordance with procedures for requesting airspace elements, published in AIP Poland.

EPTR400 area has priority over MRT28, MRT60, MRT61, MRT86, MRT87, MRT88, MRT93.

EPTR400 area does not have priority over EPTR51A area.

5.7 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy EPTR400 będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-57-11, +48-261-828-131-132.

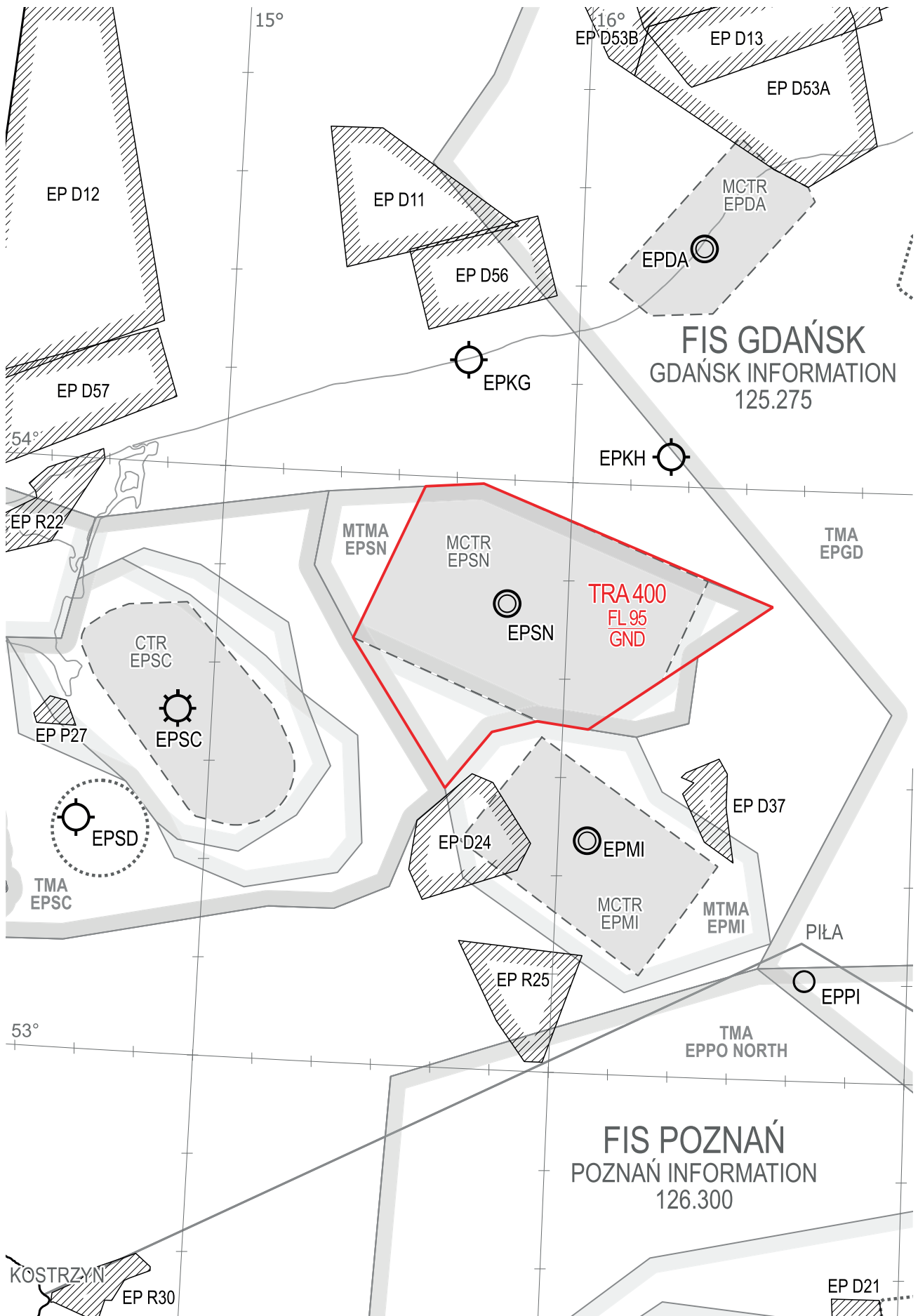
Detailed information on the actual activity time of the EPTR400 area will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-57-11, +48-261-828-131-132.

Patrz: mapa.

See: chart.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS

AIRAC SUP 58/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date
18 APR 2024

Obowiązuje od / Effective from
10 JUN 2024

Obowiązuje do / Effective to
25 AUG 2024

A) ZGRUPOWANIE TRENINGOWE PILOTÓW SZYBOWCOWYCH

B) 5. SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA W KLASIE 13,5 METROWEJ ORAZ 13. SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA JUNIORÓW

C) 52. MIĘDZYNARODOWE SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW

1. TERMINY

- A) 10 – 28 JUN 2024
B) 01 – 27 JUL 2024
C) 12 – 25 AUG 2024

2. CZAS (UTC)

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

3. REJON INTENSYWNYCH LOTÓW SZYBOWCÓW

Granice poziome:

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

dalej na północ wzdłuż granicy polskiej do punktu:

1. 52 36 46 N 014 35 21 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 95

Uwaga: rejon lotów nie podlega rezerwacji w AMC Polska.

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

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

EPTR711

Granice poziome:

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

A) TRAINING CAMP OF GLIDER PILOTS

B) 5TH WORLD GLIDER CHAMPIONSHIPS IN THE 13.5 METER CLASS AND 13TH WORLD JUNIOR GLIDER CHAMPIONSHIPS

C) 52ND INTERNATIONAL JUNIOR POLISH GLIDER CHAMPIONSHIPS

DATES

- A) 10 – 28 JUN 2024
B) 01 – 27 JUL 2024
C) 12 – 25 AUG 2024

TIME (UTC)

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

INTENSIVE GLIDING AREA

Lateral limits:

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

then northbound along the Polish border to the point:

1. 52 36 46 N 014 35 21 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

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

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

The areas are designated for safeguarding glider flights. During the activity of the areas – class G airspace. Entry into the areas is possible only upon permission from the championships/competition organiser.

EPTR711

Lateral limits:

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

8. 52 06 28 N 016 29 47 E
1. 52 09 22 N 016 26 50 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 3500 ft AMSL
Górna granica: 6500 ft AMSL

EPTR712

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: 3500 ft AMSL
Granica górna: 6500 ft AMSL

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

EPTR713

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: 6500 ft AMSL
Granica górna: FL 85

EPTR714

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: 6500 ft AMSL
Granica górna: FL 85

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

EPTR715

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Granica górna: 6500 ft AMSL

8. 52 06 28 N 016 29 47 E
1. 52 09 22 N 016 26 50 E

Vertical limits:

Lower limit: 3500 ft AMSL
Upper limit: 6500 ft AMSL

EPTR712

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: 3500 ft AMSL
Upper limit: 6500 ft AMSL

Remark: active only when RWY 28 (EPPO) and RWY 29 (EPKS) flight operations are conducted.

EPTR713

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: 6500 ft AMSL
Upper limit: FL 85

EPTR714

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: 6500 ft AMSL
Upper limit: FL 85

Remark: active only when RWY 28 (EPPO) and RWY 29 (EPKS) flight operations are conducted.

EPTR715

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 6500 ft AMSL

EPTR716**Granice poziome:**

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

Granice pionowe:

Dolna granica: 3500 ft AMSL
Granica górną: 6500 ft AMSL

EPTR717**Granice poziome:**

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

Granice pionowe:

Dolna granica: 1600 ft AMSL
Granica górną: 6500 ft AMSL

EPTR719**Granice poziome:**

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

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Granica górną: 6500 ft AMSL

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

EPTR720**Granice poziome:**

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

Granice pionowe:

Dolna granica: 5500 ft AMSL
Granica górną: FL 75

EPTR721**Granice poziome:**

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

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Granica górną: 6500 ft AMSL

5. ORGANIZATOR MISTRZOSTW/ZAWODÓW

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

EPTR716**Lateral limits:**

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

Vertical limits:

Lower limit: 3500 ft AMSL
Upper limit: 6500 ft AMSL

EPTR717**Lateral limits:**

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

Vertical limits:

Lower limit: 1600 ft AMSL
Upper limit: 6500 ft AMSL

EPTR719**Lateral limits:**

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

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 6500 ft AMSL

Remark: active only when RWY 10 (EPPO) and RWY 11 (EPKS) flight operations are conducted.

EPTR720**Lateral limits:**

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

Vertical limits:

Lower limit: 5500 ft AMSL
Upper limit: FL 75

EPTR721**Lateral limits:**

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

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 6500 ft AMSL

CHAMPIONSHIPS/COMPETITION ORGANISER

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

6. INFORMACJE DODATKOWE

- 6.1 Strefy czasowo rezerwowane (EPTR711 - 714, EPTR717) wydzielone są w przestrzeni odpowiedzialności APP POZNAŃ. Wykorzystanie stref AMC Polska uzgadnia nie później niż na jedną godzinę przed rozpoczęciem lotów z kontrolerem APP POZNAŃ, tel.: +48-22-574-7355.
- 6.2 Strefy czasowo rezerwowane (EPTR719, EPTR716 - 717) wydzielone są w przestrzeni odpowiedzialności APP POZNAŃ oraz TWR EPPW i APP POWIDZ. Strefy EPTR720 - 721 wydzielone są w przestrzeni odpowiedzialności służby APP POWIDZ. Strefa EPTR715 wydzielona jest w przestrzeni odpowiedzialności APP/TWR EPLY. Możliwość oraz warunki wykorzystania stref AMC Polska uzgadnia nie później niż na jedną godzinę przed rozpoczęciem lotów z kontrolerem APP POZNAŃ, tel. +48-22-574-7355 oraz TWR EPPW, tel. +48-261-544-435, APP POWIDZ, tel. +48-261-544-463 lub APP ŁĘCZYCA, tel. +48-261-168-323 lub TWR EPLY, tel. +48-261-168-222.
- 6.3 Strefy czasowo rezerwowane (EPTR711 - 714, EPTR715 - 717, EPTR719 - 721) podlegają procedurze zamawiania i aktywacji zgodnie z AIP Polska - ENR 5.2.1 pkt 8 oraz 9.2 przez organizatora mistrzostw.
- 6.4 Aktywacja stref EPTR715 - 716, EPTR719 - 721 po uzgodnieniu z właściwą służbą, z odpowiedzialności której wydzielono strefy. W przypadku zgody na aktywację EPTR715, strefa EPTR23B nie może być aktywna, a loty w EPTR23E z ominięciem aktywnej EPTR715.
- 6.5 Loty w strefach czasowo rezerwowanych powinny być wykonywane przez użytkownika zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody (z prędkością nie większą niż 250 kt IAS), w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje lotnicze należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.
- 6.6 Załogi szybowców wykonujących loty w ramach mistrzostw/zawodów mają obowiązek omijania TMA, CTR, MCTR/MTMA, EPP oraz aktywnych stref EPTS, EPTR, EPD, MRT i tymczasowych stref ograniczonych EPR.
- 6.7 Podczas lotów szybowców, AMC Polska ograniczy dla lotnictwa wojskowego w przedziale wysokości GND – FL 95 dostępność stref: EPTS6 od godz. 1000, EPTS2, EPTS7, EPTR11 oraz tras MRT w rejonie intensywnych lotów szybowców w godz. 0900 do SS, zgodnie z planowanymi godzinami realizacji lotów szybowców.
- 6.8 Organizator mistrzostw i zawodów jest zobowiązany codziennie do godz. 0700 przekazać do AMC Polska (ASM-3) informację o planowanym w danym dniu rejonie lotów w celu nie ograniczania stref poza wskazanym rejonem lotów.
- 6.9 Szczegółowe informacje dotyczące lotów szybowców oraz rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapy.

- KONIEC -

ADDITIONAL INFORMATION

Temporary reserved areas (EPTR711 - 714, EPTR717) are segregated within the area of responsibility of POZNAŃ APP. The use of the areas is to be coordinated by AMC Poland with POZNAŃ APP controller (phone: +48-22-574-7355), not later than one hour prior to the commencement of flights.

Temporary reserved areas (EPTR719, EPTR716 - 717) are segregated within the airspace of responsibility of POZNAŃ APP, EPPW TWR and POWIDZ APP. Areas EPTR720 - 721 are segregated within the area of responsibility of POWIDZ APP. EPTR715 area is segregated within the area of responsibility of EPLY APP/TWR. The possibility and the use of areas AMC Poland coordinates not later than one hour prior to the commencement of flights with POZNAŃ APP controller, phone: +48-22-574-7355 and EPPW TWR, phone: +48-261-544-435, POWIDZ APP, phone: +48-261-544-463, ŁĘCZYCA APP, phone: +48-261-168-323 or EPLY TWR, phone: +48-261-168-222.

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

Activation of EPTR715 - 716, EPTR719 - 721 areas upon agreement with the relevant service, from which areas have been segregated from. In case of permission to activate EPTR715 area, EPTR23B area cannot be active, flights within EPTR23E area are to be conducted bypassing active EPTR715 area.

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

Crews of gliders performing flights are to avoid active TMA, CTR, MCTR/MTMA, EPP areas and active EPTS, EPTR, EPD, MRT areas and temporary restricted areas EPR.

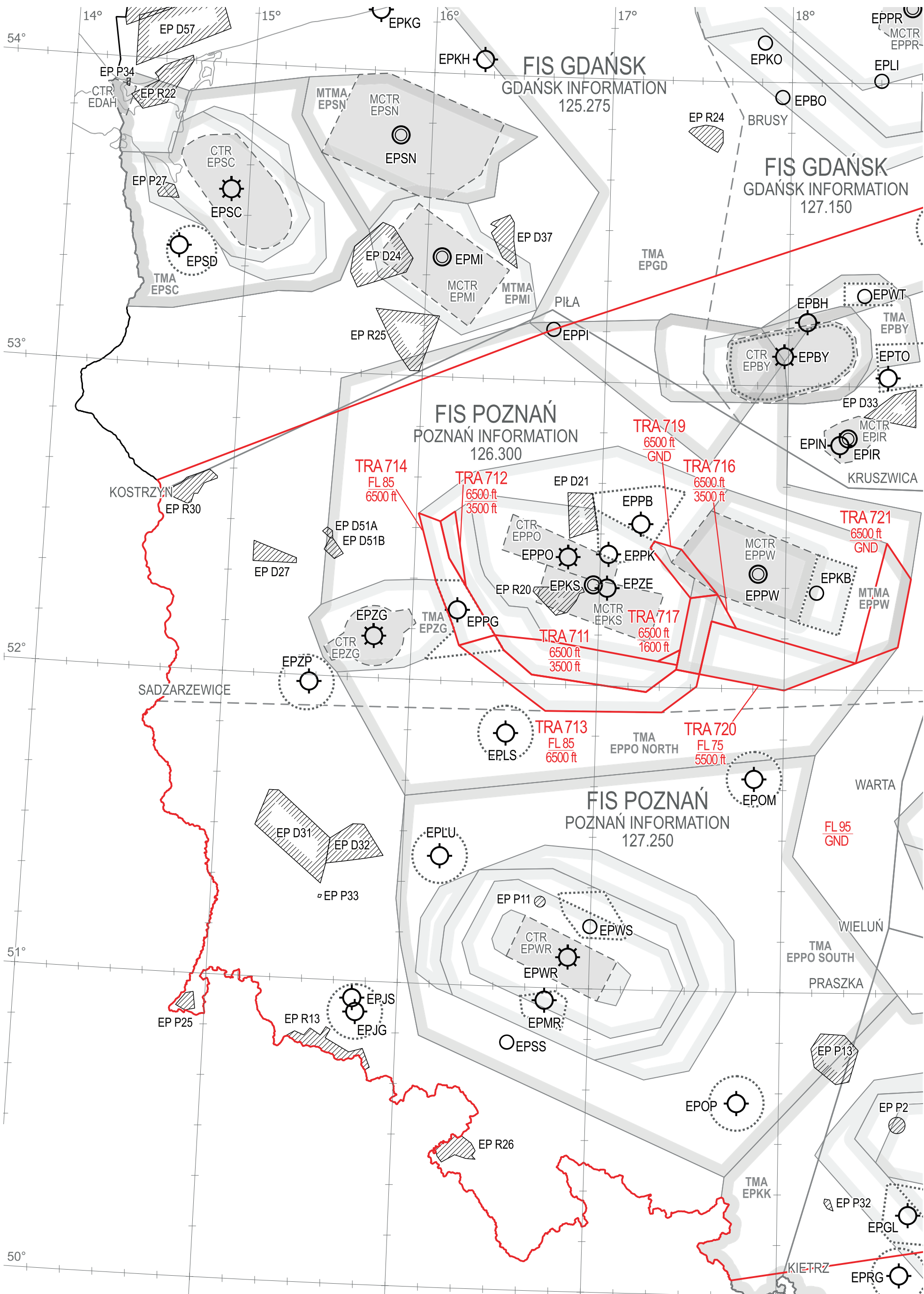
During glider flights, AMC Poland will limit the availability of the areas EPTS6 from 1000, EPTS2, EPTS7, EPTR11 and MRT routes in the area of intensive glider flights from 0900 to SS, for military aviation in the altitude band GND - FL 95, in accordance with planned hours of glider flights.

Championship/competition organiser is obliged to inform AMC Poland (ASM-3) about planned glider flights to prevent areas restrictions outside the designated flights zone, daily up to 7000.

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

See: charts.

- END -



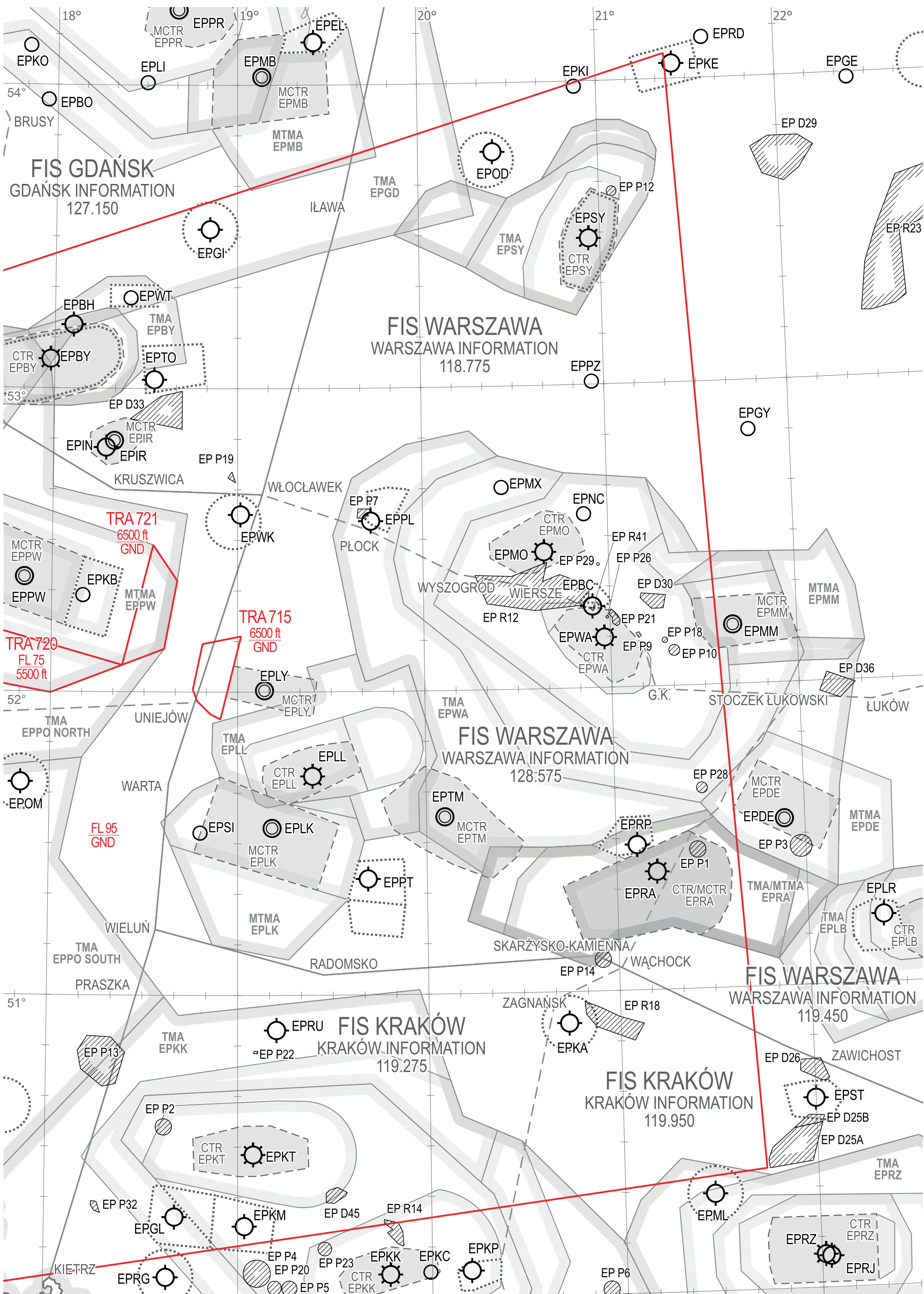
NOT TO SCALE

Data publikacji / Publication date 18 APR 2024

AIRAC SUP 58/24

Obowiązuje od / Effective from 10 JUN 2024

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

Data publikacji / Publication date 18 APR 2024

AIRAC SUP 58/24

FIS SECTORS

Obowiązuje od / Effective from 10 JUN 2024

AIRAC SUP 59/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

18 APR 2024

Obowiązuje od / Effective from

16 MAY 2024

Obowiązuje do / Effective to

22 JAN 2025

ĆWICZENIA WOJSKOWE W REJONIE LOTNISKA ŁASK (EPLK)

1. TERMIN

16 MAY 2024 – 22 JAN 2025

2. CZAS (UTC)

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

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa wyznaczona na potrzeby ćwiczeń wojskowych. Przestrzeń klasy C.
Kontrolę ruchu lotniczego zapewnia OAT ACC WARSZAWA.

EPTR399

Granice poziome:

1.	51 29 42 N	018 38 40 E
2.	51 34 10 N	018 35 38 E
3.	51 40 38 N	018 45 47 E
4.	51 43 12 N	018 54 25 E
5.	51 37 54 N	019 15 47 E
6.	51 39 24 N	019 35 36 E
7.	51 30 32 N	019 40 12 E
8.	51 18 52 N	019 34 50 E
9.	51 25 51 N	018 58 35 E
10.	51 25 40 N	018 41 25 E
1.	51 29 42 N	018 38 40 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 125

4. PRZESTRZEŃ BUFOROWA NA POTRZEBY WALIDOWANIA PLANÓW LOTU (FBZ)

EPTR399Z

Granice poziome:

1.	51 46 01 N	018 52 48 E
2.	51 43 11 N	018 43 15 E
3.	51 34 43 N	018 30 20 E
4.	51 22 42 N	018 38 27 E
5.	51 23 00 N	018 56 07 E
6.	51 15 51 N	019 35 26 E
7.	51 17 13 N	019 38 49 E
8.	51 31 00 N	019 45 03 E
9.	51 41 09 N	019 39 48 E
10.	51 42 31 N	019 36 55 E
11.	51 40 58 N	019 16 26 E
12.	51 46 20 N	018 54 34 E
1.	51 46 01 N	018 52 48 E

MILITARY EXERCISES IN THE VICINITY OF ŁASK (EPLK) AERODROME

DATE

16 MAY 2024 – 22 JAN 2025

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).
The total activity time will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREA

The area is designated for the purposes of military exercises. Class C airspace.
Air traffic control provided by WARSZAWA OAT ACC.

EPTR399

Lateral limits:

1.	51 29 42 N	018 38 40 E
2.	51 34 10 N	018 35 38 E
3.	51 40 38 N	018 45 47 E
4.	51 43 12 N	018 54 25 E
5.	51 37 54 N	019 15 47 E
6.	51 39 24 N	019 35 36 E
7.	51 30 32 N	019 40 12 E
8.	51 18 52 N	019 34 50 E
9.	51 25 51 N	018 58 35 E
10.	51 25 40 N	018 41 25 E
1.	51 29 42 N	018 38 40 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 125

FLIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ)

EPTR399Z

Lateral limits:

1.	51 46 01 N	018 52 48 E
2.	51 43 11 N	018 43 15 E
3.	51 34 43 N	018 30 20 E
4.	51 22 42 N	018 38 27 E
5.	51 23 00 N	018 56 07 E
6.	51 15 51 N	019 35 26 E
7.	51 17 13 N	019 38 49 E
8.	51 31 00 N	019 45 03 E
9.	51 41 09 N	019 39 48 E
10.	51 42 31 N	019 36 55 E
11.	51 40 58 N	019 16 26 E
12.	51 46 20 N	018 54 34 E
1.	51 46 01 N	018 52 48 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 125

5. RESTRYKCJE EU

EUTR399ZR

Not available for traffic except:
ARR EPLL via ABAKU;
DEP/ARR EPLK.

6. UTRZYMYWANIE ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ

Łączność zapewniana na częstotliwości sektora OAT ACC WARSZAWA - 292,450 MHz.

7. ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO

- 7.1 Wykorzystanie strefy EPTR399 zgodnie z zapisami w AIP Polska ENR 5.2.1 z zastrzeżeniem z punktu 7.5 niniejszego Suplementu.
- 7.2 W czasie aktywności strefy EPTR399 nie jest możliwa aktywacja strefy EPTS6E w zakresie wysokości FL 95 - FL 125.
- 7.3 Strefa EPTR399 posiada priorytet względem strefy EPTS6F.
- 7.4 Strefa EPTR399 może być aktywowana równocześnie ze strefą EPTR49. Loty w strefie EPTR49 muszą odbywać się zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 punkt 10.6.
- 7.5 Strefa EPTR399 nie podlega zamówieniu w AMC Polska i powinna być opublikowana w AUP. Za aktywację/dezaktywację strefy odpowiada OAT ACC WARSZAWA.
- 7.6 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref oraz telefon kontaktowy do organizatora będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapa.

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 125

EU RESTRICTIONS

EUTR399ZR

Not available for traffic except:
ARR EPLL via ABAKU;
DEP/ARR EPLK.

MAINTAINING RADIO COMMUNICATION

Communication will be provided on the WARSZAWA OAT ACC sector frequency - 292.450 MHz.

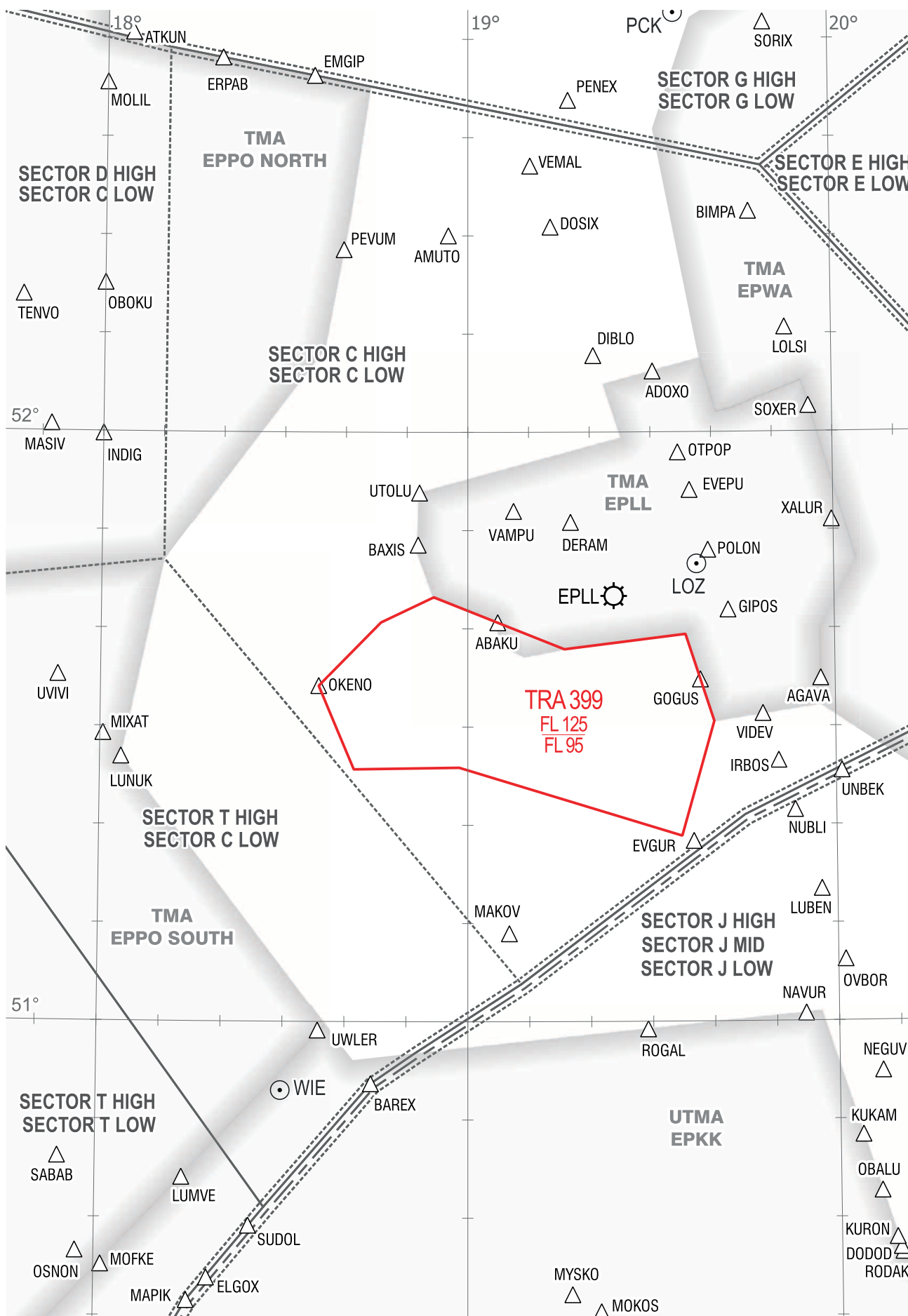
AIR TRAFFIC ORAGNISATION

- Use of the EPTR399 area in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 and subject to point 7.5 of hereunder Supplement.
- During activity of the EPTR399 area it is not possible to activate EPTS6E area in the FL 95 - FL 125 altitude range.
- The EPTR399 area has priority over EPTS6F area.
- The EPTR399 area can be activated simultaneously with EPTR49 area. Flights within the EPTR49 area must be conducted in accordance with the AIP Poland ENR 5.2.1 point 10.6.
- The EPTR399 area cannot be requested at AMC Poland and should be published in the AUP. The area is to be activated/deactivated by WARSZAWA OAT ACC.
- Detailed information on the actual activity time of the areas and phone number of the organizer will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

See: chart.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

ACC SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 60/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

18 APR 2024

Obowiązuje od / Effective from

16 MAY 2024

Obowiązuje do / Effective to

31 DEC 2024

LOTY UAV Z LOTNISKA POWIDZ (EPPW)

1. TERMIN

16 MAY – 31 DEC 2024

2. CZAS (UTC)

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

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa wydzielona na potrzeby lotów UAV. Przestrzeń klasy C.

EPTR316

Granice poziome:

1.	52 03 16 N	018 14 20 E
2.	52 08 31 N	018 36 22 E
3.	52 12 13 N	018 37 30 E
4.	52 23 12 N	018 33 12 E
5.	52 32 08 N	018 29 58 E
6.	52 28 05 N	017 52 35 E
7.	52 09 20 N	017 59 40 E
1.	52 03 16 N	018 14 20 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 155

4. ORGANIZATOR LOTÓW

MIL, telefon do organizatora dostępny w AMC Polska.

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefa EPTR316 wydzielona jest w przestrzeni odpowiedzialności służby APP POZNAŃ.
- 5.2 FPL kolizyjne z aktywną strefą nie będą odrzucane.
- 5.3 UAV będzie utrzymywał łączność z APP POZNAŃ lub OAT ACC WARSZAWA – po koordynacji pomiędzy zainteresowanymi organami.
- 5.4 Loty innych statków powietrznych w strefie EPTR316 możliwe tylko po uzyskaniu zgody APP POZNAŃ.
- 5.5 UAV będzie utrzymywał odległości od granicy strefy zgodnie z tabelą minimalnych odległości, w przypadku przelotu innych statków powietrznych przez aktywne strefy klasy C stosowane będą separacje zgodne z instrukcją operacyjną odpowiednio organów: APP POZNAŃ/OAT ACC WARSZAWA.
- 5.6 Strefa EPTR316 może być zamawiana i aktywowana w całym zakresie wysokości.
- 5.7 Strefa EPTR316 podlega procedurze zamawiania i aktywacji w AMC Polska przed startem, zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1. Podmiotem odpowiedzialnym za aktywację strefy przed odlotem MALE do EPTR316 z EPPW jest ARO EPPW. Podmiotem odpowiedzialnym za aktywację strefy przed dolotem MALE do EPPW oraz jej dezaktywację jest APP POZNAŃ.

UAV FLIGHTS FROM POWIDZ (EPPW) AERODROME

DATE

16 MAY – 31 DEC 2024

TIME (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).
The total activity time will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREA

Area segregated for UAV flights. Class C airspace.

EPTR316

Lateral limits:

1.	52 03 16 N	018 14 20 E
2.	52 08 31 N	018 36 22 E
3.	52 12 13 N	018 37 30 E
4.	52 23 12 N	018 33 12 E
5.	52 32 08 N	018 29 58 E
6.	52 28 05 N	017 52 35 E
7.	52 09 20 N	017 59 40 E
1.	52 03 16 N	018 14 20 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 155

FLIGHTS ORGANISER

MIL, phone of the organiser available from AMC Poland.

ADDITIONAL INFORMATION

The EPTR316 area is segregated within the area of responsibility of POZNAŃ APP.
FPLs conflicting with the active area will not be rejected.
UAV will maintain communication with POZNAŃ APP or WARSZAWA OAT ACC – after coordination between the concerned authorities.
Flights of other aircraft in the EPTR316 area possible only upon permission from POZNAŃ APP.
UAV will maintain distances from the area limits in accordance with the table of minimum distances, in case of overflights of active Class C areas by another aircraft, separations will be applied in accordance with operations manual of respectively POZNAŃ APP/WARSZAWA OAT ACC authorities.
The EPTR316 area can be requested and activated throughout the entire altitude range.
Area EPTR316 is subject to the request and activation procedure at AMC Poland prior to take-off in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1. The entity responsible for activation of the area before departure of MALE from EPPW to EPTR316 is EPPW ARO. The entity responsible for the activation of the area before the arrival of MALE to EPWW and its deactivation is POZNAŃ APP.

- Podmiotem odpowiedzialnym za aktywację pozostałych stref dla MALE UAV i ich dezaktywację jest OAT ACC WARSZAWA.
- 5.8 Wlot do EPTR98 lub EPTR99 wymaga koordynacji z ACC OAT na co najmniej 10 minut przed wlotem do strefy.
- 5.9 Wlot do EPTR316 wymaga koordynacji z APP POZNAŃ na co najmniej 10 minut przed wlotem do strefy.
- 5.10 Loty w strefie należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów AIP Polska ENR 5.2.1
- 5.11 Loty w strefie EPTR11E lub EPTS28 należy wykonywać z ominięciem aktywnej EPTR316.
- 5.12 Loty w strefie EPTR316 należy wykonywać z ominięciem aktywnej EPTR39.
- 5.13 Strefa EPTR316 nie posiada priorytetu w stosunku do ćwiczeń wojskowych.
- 5.14 Loty będą wykonywane z wykorzystaniem UAV klasy MALE.
- 5.15 Plany lotów MALE UAV z/do EPPW będą składane przez punkty meldowania: ARVUD i FAFEN.
- 5.16 Sytuacje awaryjne:
- a) W przypadku utraty łączności radiowej w EPTR316 PIC (pilot in command – pilot dowódca) ustawi squawk 7600, podejmie próbę nawiązania łączności telefonicznej z kontrolerem APP POZNAŃ lub ACC OAT WARSZAWA – w pozostałych strefach i przekaże intencje. W przypadku całkowitej utraty łączności zastosowane zostaną standardowe procedury utraty łączności w warunkach IMC (zgodnie z PANS ATM ICAO Doc 4444).
- b) W przypadku utraty sterowania (Lost Link) poza MTMA EPPW PIC ustawi squawk 7600 i wykona przelot po odwrotnej trasie wynikającej z planu lotu (reverse flight plan); dołot do lotniska w Powidzu na ostatnim zezwolonym poziomie lotu. Nad lotniskiem zacznie wykonywać orbitę, zniżając do FL 90. Wraz z rozpoczęciem orbity PIC ustawi squawk 7700. Szczegóły dotyczące lądowania zostaną uzgodnione między PIC a kontrolerem MIL TWR EPPW. Podczas wykonywania procedury UAV przez cały czas pozostaje w granicach dedykowanych stref bez naruszania granic EPTR39.
- c) W przypadku utraty sterowania (Lost Link) wewnątrz MTMA EPPW będzie ustawiony squawk 7600 i statek powietrzny będzie utrzymywać się wewnątrz MTMA poza granicami EPTR39 oraz zgodnie z porozumieniem z MIL TWR EPPW.
- d) W przypadku wystąpienia awarii PIC ustawi squawk 7700, zadeklaruje sytuację awaryjną i przekaże intencje do odpowiedniej ATS. W przypadku niemożności utrzymania stabilności lotu UAV zostanie skierowany w kierunku rejonów niezaludnionych i niezabudowanych.
- Powyższe uzgodnienia mogą zostać zmienione na podstawie bieżącej koordynacji w zależności od rzeczywistej sytuacji operacyjnej.
- 5.17 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA”, „RATOWNIK” oraz o statusie HOSP, SAR, EMER posiadają priorytet względem operacji MALE UAV w wydzielonej strefie.
- 5.18 Zasady koordynacji pomiędzy APP POZNAŃ i APP POWIDZ opisane zostały w LoA PAŻP LOSRL POWIDZ.
- 5.19 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności oraz telefon kontaktowy do organizatora będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.
- The entity responsible for activation and deactivation of remaining areas for MALE UAV is WARSZAWA OAT ACC.
- Entry into EPTR98 or EPTR99 requires coordination with OAT ACC at least 10 minutes before entering the area.
- Entry into EPTR316 requires coordination with POZNAŃ APP at least 10 minutes before entering the area.
- Flights within the area are to be performed under the provisions in AIP Poland ENR 5.2.1
- Flights within the EPTR11E or EPTS28 area are to be performed avoiding the active EPTR316.
- Flights within the EPTR316 area are to be performed avoiding the active EPTR39.
- The EPTR316 area has no priority over military exercises.
- Flights will be performed using MALE class UAV.
- MALE UAV flight plans from/to EPPW will be submitted by ARVUD and FAFEN reporting points.
- Emergency situations:
- a) In case of loss of radio communication in EPTR316, the PIC (pilot in command) will set squawk 7600, attempt to establish telephone communication with the POZNAŃ APP controller or the WARSZAWA ACC OAT controller in other areas and state intentions. In case of a complete loss of communication, standard IMC communication loss procedures are to be applied (in accordance with PANS ATM ICAO Doc 4444).
- b) In case of loss of control (Lost Link) outside the EPPW MTMA PIC will set squawk 7600 and perform a reverse flight plan; make an approach to Powidz aerodrome at the last cleared flight level. Above the aerodrome make one orbit descending to FL 90. While making an orbit PIC will set squawk 7700. Landing details will be agreed between the PIC and the EPPW MIL TWR controller. During the procedure UAV remains within the limits of dedicated areas, without infringing the EPTR39 boundaries at all times.
- c) In case of loss of control (Lost Link) within the EPPW MTMA, set squawk 7600 and aircraft stays within the MTMA outside EPTR39 boundaries in accordance with the EPPW MIL TWR agreement.
- d) In case of a failure, the PIC will set squawk 7700, declare an emergency and state intentions to the appropriate ATS. In the event of inability to maintain flight stability the UAV will be directed towards unpopulated and undeveloped areas.

Patrz: mapa.

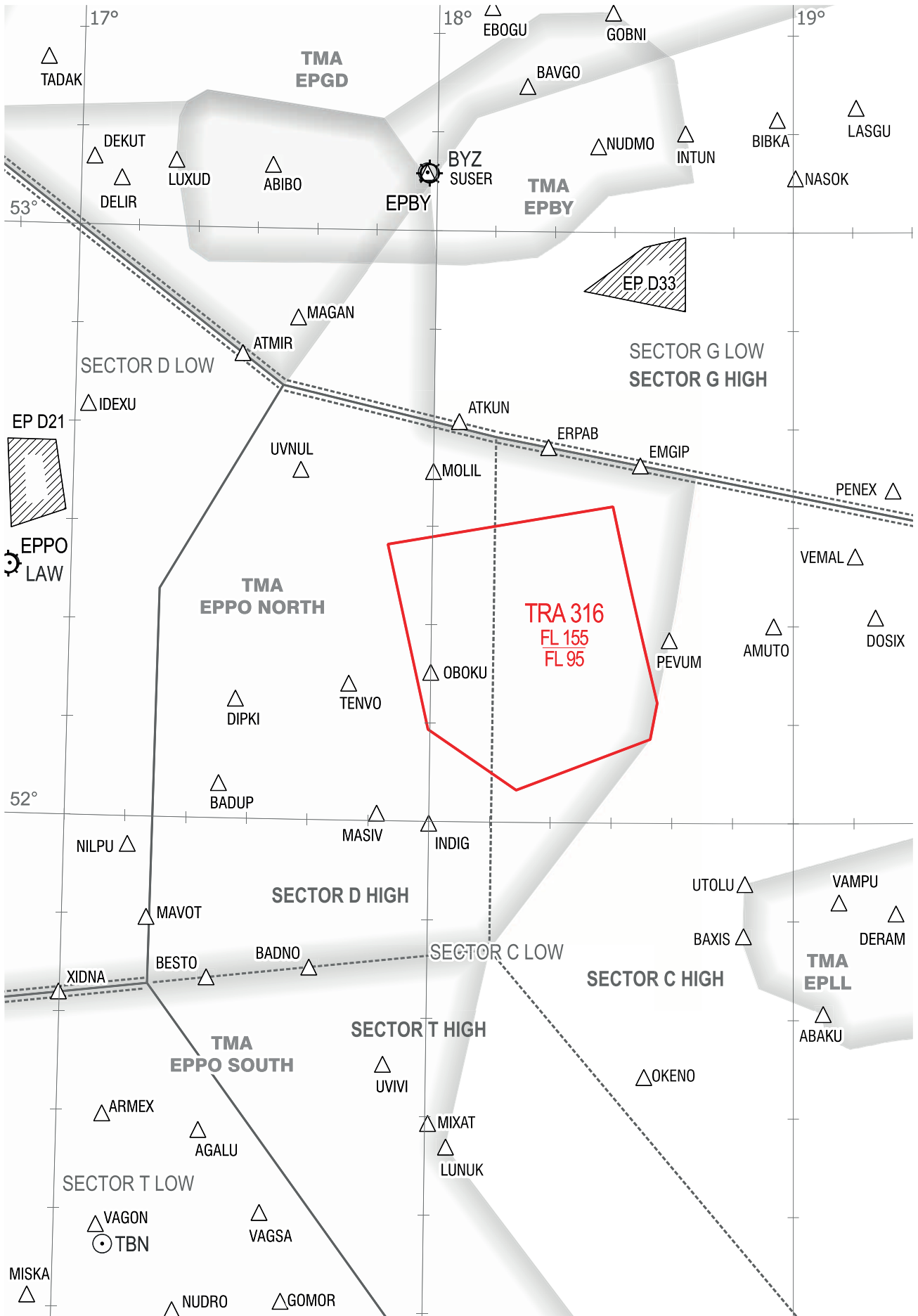
See: chart.

Niniejszy Suplement zastępuje SUP 10/24.

This Supplement replaces SUP 10/24.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

ACC SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 61/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date
18 APR 2024

Obowiązuje od / Effective from
07 JUN 2024

Obowiązuje do / Effective to
20 JUN 2024

MIĘDZYNARODOWE ĆWICZENIE BALTOPS 24

- TERMIN**
07 – 20 JUN 2024
- CZAS (UTC)**
Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
Planowany czas aktywności: patrz punkt 10.2.
- REJONY DZIAŁAŃ NIEBEZPIECZNYCH NAD WODAMI OTWARTYMI**
Ćwiczenia wojskowe zlokalizowane w przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi w rejonach oznaczonych jako EPD200 - 204, w których będzie prowadzona wojskowa działalność niebezpieczna dla lotnictwa cywilnego. Cywilne służby ATS niedostępne.

EPD200

Granice poziome:

- 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

Granice pionowe:

Dolna granica: SFC
Górna granica: FL 195

EPD201

Granice poziome:

- 55 08 01 N 016 14 10 E
- 55 00 00 N 016 00 00 E
- 54 59 53 N 016 00 33 E
- 55 06 14 N 016 41 53 E
- 55 10 30 N 017 11 40 E
- 54 57 12 N 017 22 24 E
- 55 02 00 N 017 58 04 E
- 55 15 01 N 017 47 42 E
- 55 08 01 N 016 14 10 E

Granice pionowe:

Dolna granica: SFC
Górna granica: FL 195

EPD202

Granice poziome:

- 54 35 07 N 015 24 07 E
- 54 35 01 N 015 15 03 E
- 54 55 00 N 015 08 07 E
- 54 55 00 N 015 52 00 E
- 55 00 00 N 016 00 00 E
- 54 57 06 N 016 01 57 E
- 54 46 30 N 016 09 00 E

BALTOPS 24 INTERNATIONAL EXERCISE

- DATES**
07 – 20 JUN 2024
- TIME (UTC)**
In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).
Planned time of activity: see point 10.2.
- AREAS OF DANGEROUS ACTIVITIES OVER THE HIGH SEAS**
Military exercises will be carried out within the high seas airspace in areas EPD200 - 204, involving military activities dangerous to civil aviation. Civil ATS not available.

EPD200

Lateral limits:

- 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

Vertical limits:

Lower limit: SFC
Upper limit: FL 195

EPD201

Lateral limits:

- 55 08 01 N 016 14 10 E
- 55 00 00 N 016 00 00 E
- 54 59 53 N 016 00 33 E
- 55 06 14 N 016 41 53 E
- 55 10 30 N 017 11 40 E
- 54 57 12 N 017 22 24 E
- 55 02 00 N 017 58 04 E
- 55 15 01 N 017 47 42 E
- 55 08 01 N 016 14 10 E

Vertical limits:

Lower limit: SFC
Upper limit: FL 195

EPD202

Lateral limits:

- 54 35 07 N 015 24 07 E
- 54 35 01 N 015 15 03 E
- 54 55 00 N 015 08 07 E
- 54 55 00 N 015 52 00 E
- 55 00 00 N 016 00 00 E
- 54 57 06 N 016 01 57 E
- 54 46 30 N 016 09 00 E

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

Granice pionowe:

Dolna granica: SFC
Górna granica: FL 245

EPD203

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: SFC
Górna granica: FL 245

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

EPD204

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 195
Górna granica: FL 275

4. STREFY CZASOWO WYDZIELONE

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

EPTS410

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Granica dolna: SFC
Granica górna: FL 195

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

EPTS411

Granice poziome:

1. 54 26 31 N 015 46 51 E
2. 54 41 00 N 016 17 06 E
3. 54 40 39 N 016 17 50 E

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

Vertical limits:

Lower limit: SFC
Upper limit: FL 245

EPD203

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: SFC
Upper limit: FL 245

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

EPD204

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: FL 195
Upper limit: FL 275

TEMPORARY SEGREGATED AREAS

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

EPTS410

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: SFC
Upper limit: FL 195

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

EPTS411

Lateral limits:

1. 54 26 31 N 015 46 51 E
2. 54 41 00 N 016 17 06 E
3. 54 40 39 N 016 17 50 E

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

Granice pionowe:

Granica dolna: SFC
Granica górna: FL 195

Uwaga: z wyłączeniem MCTR EPDA.

EPTS412

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Granica dolna: 3500 ft AMSL
Granica górna: FL 195

EPTS413

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Granica dolna: SFC
Granica górna: FL 145

EPTS414

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Granica dolna: FL 155
Granica górna: FL 195

W ramach ćwiczenia rezerwowane i aktywowane będą strefy EPD11, EPD12, EPD13, EPD14, EPD15, EPTS12B, EPTS12C, EPTS13A, EPTS14A, EPTS14B, EPTS14C, EPTS16B, EPTS16D oraz wojskowa strefa tankowania w powietrzu EPTS29 opublikowane w AIP Polska.

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

EPD200Z

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 195

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

Vertical limits:

Lower limit: SFC
Upper limit: FL 195

Remark: excluding EPDA MCTR.

EPTS412

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: 3500 ft AMSL
Upper limit: FL 195

EPTS413

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: SFC
Upper limit: FL 145

EPTS414

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: FL 155
Upper limit: FL 195

The following areas will be reserved and activated for the purposes of the exercise: EPD11, EPD12, EPD13, EPD14, EPD15, EPTS12B, EPTS12C, EPTS13A, EPTS14A, EPTS14B, EPTS14C, EPTS16B, EPTS16D and military air refuelling area EPTS29 published in AIP Poland.

FLIGHT PLAN BUFFER ZONES (FBZ)

EPD200Z

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 195

EPD201Z**Granice poziome:**

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

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 195

EPD202Z**Granice poziome:**

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

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 245

EPD203Z**Granice poziome:**

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

EPD201Z**Lateral limits:**

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

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 195

EPD202Z**Lateral limits:**

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

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 245

EPD203Z**Lateral limits:**

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

18. 54 42 58 N 014 21 15 E
19. 54 42 59 N 014 19 52 E
20. 54 43 31 N 014 17 27 E
21. 54 44 25 N 014 16 12 E
22. 54 45 46 N 014 15 44 E
23. 54 55 12 N 014 16 57 E
1. 54 55 00 N 014 21 27 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 245

EPD204Z**Granice poziome:**

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

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 195
Górna granica: FL 275

EPTS410Z**Granice poziome:**

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

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 195

EPTS411Z**Granice poziome:**

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

18. 54 42 58 N 014 21 15 E
19. 54 42 59 N 014 19 52 E
20. 54 43 31 N 014 17 27 E
21. 54 44 25 N 014 16 12 E
22. 54 45 46 N 014 15 44 E
23. 54 55 12 N 014 16 57 E
1. 54 55 00 N 014 21 27 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 245

EPD204Z**Lateral limits:**

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

Vertical limits:

Lower limit: FL 195
Upper limit: FL 275

EPTS410Z**Lateral limits:**

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

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 195

EPTS411Z**Lateral limits:**

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

13. 54 15 14 N 016 08 28 E
14. 54 15 25 N 016 07 20 E
15. 54 24 29 N 015 44 04 E
16. 54 25 49 N 015 42 34 E
17. 54 27 11 N 015 42 33 E
18. 54 27 49 N 015 42 59 E
1. 54 28 31 N 015 44 00 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 195

EPTS412Z

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 195

EPTS413Z

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 145

EPTS414Z

Granice poziome:

1. 55 01 22 N 017 53 41 E
2. 55 03 31 N 017 54 24 E
3. 55 04 31 N 017 56 57 E
4. 55 04 29 N 017 59 22 E
5. 55 02 37 N 018 31 49 E
6. 55 02 06 N 018 34 03 E
7. 54 57 57 N 018 43 29 E

13. 54 15 14 N 016 08 28 E
14. 54 15 25 N 016 07 20 E
15. 54 24 29 N 015 44 04 E
16. 54 25 49 N 015 42 34 E
17. 54 27 11 N 015 42 33 E
18. 54 27 49 N 015 42 59 E
1. 54 28 31 N 015 44 00 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 195

EPTS412Z

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 195

EPTS413Z

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 145

EPTS414Z

Lateral limits:

1. 55 01 22 N 017 53 41 E
2. 55 03 31 N 017 54 24 E
3. 55 04 31 N 017 56 57 E
4. 55 04 29 N 017 59 22 E
5. 55 02 37 N 018 31 49 E
6. 55 02 06 N 018 34 03 E
7. 54 57 57 N 018 43 29 E

8. 54 56 30 N 018 44 38 E
9. 54 55 49 N 018 44 37 E
10. 54 40 11 N 018 40 30 E
11. 54 39 13 N 018 39 28 E
12. 54 38 31 N 018 37 27 E
13. 54 38 35 N 018 34 43 E
14. 54 38 54 N 018 33 40 E
15. 54 45 04 N 018 23 00 E
16. 54 44 09 N 018 10 03 E
17. 54 44 33 N 018 07 30 E
18. 54 45 48 N 018 05 41 E
1. 55 01 22 N 017 53 41 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 155
Górna granica: FL 195

6. RESTRYKCJE FUA

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

7. ORGANIZATOR ĆWICZENIA

STRIKFORNATO
Kontakt: CAOC UEDEM
Tel.: +49-282-497-815-27
Tel. wojskowy: 03-231-1527

8. ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA

- 8.1 Załogi wykonujące loty powyżej FL 95 poza strefami EPD, EPTS wyodrębnionymi dla ćwiczenia będą utrzymywać łączność radiową z odpowiednimi sektorami kontroli obszaru OAT ACC WARSZAWA na częstotliwościach opublikowanych w AIP Polska ENR 2.1.2.
- 8.2 Załogi wykonujące loty w strefach wyodrębnionych dla lotów UAV typu MALE (nie wskazanych w niniejszym Suplemencie) będą utrzymywać łączność radiową z odpowiednimi sektorami kontroli obszaru OAT ACC WARSZAWA na częstotliwościach opublikowanych w AIP Polska ENR 2.1.2.
- 8.3 Załogi wykonujące loty poniżej FL 95 w przestrzeni powietrznej klasy G poza strefami wyodrębnionymi dla ćwiczenia (EPD, EPTS) będą utrzymywać łączność radiową z sektorem FIS:

FIS GDAŃSK:

Znak wywoławczy: GDAŃSK INFORMACJA
Częstotliwość: 127,150 MHz

9. PRIORYTETY

- 9.1 Strefy EPD11 - 15, EPD200 - 204, EPTS12B, EPTS12C, EPTS13A, EPTS14A, EPTS14B, EPTS14C, EPTS16B, EPTS16D oraz EPTS410 - 414 wydzielone na potrzeby ćwiczenia BALTOPS 24 w terminach i granicach zgodnych z punktem 1, 3 i 4 niniejszego Suplementu posiadają priorytet nad innymi kolizyjnymi, elastycznymi elementami przestrzeni powietrznej.
- 9.2 Ćwiczenie BALTOPS 24 posiada priorytet w stosunku do wojskowych ćwiczeń narodowych oraz wojskowych lotów szkoleniowych.

8. 54 56 30 N 018 44 38 E
9. 54 55 49 N 018 44 37 E
10. 54 40 11 N 018 40 30 E
11. 54 39 13 N 018 39 28 E
12. 54 38 31 N 018 37 27 E
13. 54 38 35 N 018 34 43 E
14. 54 38 54 N 018 33 40 E
15. 54 45 04 N 018 23 00 E
16. 54 44 09 N 018 10 03 E
17. 54 44 33 N 018 07 30 E
18. 54 45 48 N 018 05 41 E
1. 55 01 22 N 017 53 41 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 155
Upper limit: FL 195

FUA RESTRICTIONS

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

EXERCISE ORGANISER

STRIKFORNATO
Contact: CAOC UEDEM
Phone: +49-282-497-815-27
Military phone: 03-231-1527

RADIO COMMUNICATION

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

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

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

GDAŃSK FIS:

Call sign: GDAŃSK INFORMATION
Frequency: 127.150 MHz

PRIORITIES

Areas EPD11 - 15, EPD200 - 204, EPTS12B, EPTS12C, EPTS13A, EPTS14A, EPTS14B, EPTS14C, EPTS16B, EPTS16D and EPTS410 - 414 segregated for the BALTOPS 24 exercise within the timeframe and limits as indicated in point 1, 3 and 4 of hereunder Supplement have priority over other conflicting, flexible elements of the airspace.

BALTOPS 24 exercise has priority over national military exercises and military training flights.

10. INFORMACJE DODATKOWE

- 10.1 Za bezpieczeństwo i dowodzenie działaniami w rejonach i strefach objętych ćwiczeniami odpowiada organ dowodzenia określony przez organizatora ćwiczenia.
- 10.2 Zbiornice terminy aktywności rejonów wykorzystywanych w ćwiczeniu będą opublikowane w NOTAM.
- 10.3 Strefy EPTS410 - 414 i EPD200 - 204 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności służb FIS GDAŃSK, APP GDAŃSK oraz ACC WARSZAWA.
- 10.4 Strefy, z wyłączeniem podanych w punkcie 10.5 niniejszego Suplementu, podlegają procedurze zamawiania i aktywacji przez organizatora lotów zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1. Zamawianie będzie realizowane przez podmiot wskazany przez SSRL RP. Aktywacja i dezaktywacja przestrzeni powietrznej realizowana będzie przez COP-DKP.
- 10.5 Strefy na potrzeby lotów UAV poza strefami wydzielonymi na ćwiczenie BALTOPS 24 podlegają odrębnym procedurom – organ odpowiedzialny OAT ACC WARSZAWA (+48-22-574-5522).
- 10.6 Przeloty statków powietrznych do stref (EPTS, EPD) będą wykonywane po trasach wymienionych w FPL.
- 10.7 Załogi statków powietrznych wykonujących loty w strefach z prędkością powyżej 250 kt IAS mają obowiązek utrzymywać 2,5 NM bufora poziomego, odległość 500 ft od dolnej granicy, 500 ft od górnej granicy w przypadku lotów poniżej FL 290, 1500 ft od górnej granicy w przypadku lotów na i powyżej FL 290.
- 10.8 Loty w strefach powinny być wykonywane przez użytkownika zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody (z prędkością nie większą niż 250 kt IAS) w czasie wystarczającym, aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.
- 10.9 W dniach realizacji planowanego ćwiczenia, w terminie 07 – 20 JUN 2024 następujące restrykcje RAD są czasowo zawieszane: EP2097, EP2147.
- 10.10 Załogi statków powietrznych wykonujących loty w ramach ćwiczenia mają obowiązek omijania aktywnych stref niebezpiecznych (EPD) niewykorzystywanych podczas ćwiczenia oraz stref zakazanych (EPP) i ograniczonych (EPR).
- 10.11 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA” lub „RATOWNIK” oraz o statusie HOSP, SAR, EMER w rejonach wydzielonych dla ćwiczenia BALTOPS 24 należy koordynować z Dyżurną Służbą Operacyjną COP-DKP, tel.: +48-261-828-370 lub +48-261-828-202.
- 10.12 Operator lub instruktor UAV nadzorujący loty podczas ćwiczenia będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
minimalny bufor poziomy w strefach poniżej FL 95:
- 500 ft dla wiroplątów UAV,
- 1800 ft dla stałopłatów UAV;
minimalny bufor poziomy w strefach powyżej FL 95:
- 2,5 NM dla wszystkich typów UAV.
Minimalny bufor pionowy: 500 ft od górnej granicy w przypadku lotów poniżej FL 290, 1500 ft od górnej granicy w przypadku lotów na i powyżej FL 290 dla wszystkich typów UAV.
- 10.13 Bezzałogowe statki powietrzne (UAV) wykonujące loty w strefach, będą wyposażone w system Fail-safe/RTH, który uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączony w każdej fazie lotu przez operatora/instruktora nadzorującego szkolenie. System Fail-Safe - funkcja systemu sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, reagująca automatycznie w przypadku utraty sygnału radiowego z nadajnika zdalnego sterowania, umożliwiająca wykonanie automatycznego lądowania awaryjnego lub innych zaprogramowanych czynności mających na celu bezpieczne zakończenie lotu lub zminimalizowanie negatywnych skutków zaistniałej awarii.
- 10.14 Użytkownik stref zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefach (dowódca pilot (PIC)/operatorzy UAV/RPAS), która będzie dostępna przez cały czas podczas lotu UAV (RPAS). Numery telefonów do PIC UAV (RPAS) będą podawane w polu 18 FPL.
- 10.15 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.

ADDITIONAL INFORMATION

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

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

The areas EPTS410 - 414 and EPD200 - 204 are segregated from the areas of responsibility of GDAŃSK FIS, GDAŃSK APP and WARSZAWA ACC.

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

The areas for UAV flights outside the areas segregated for the BALTOPS 24 exercise are subject to separate procedures - the responsible authority WARSZAWA OAT ACC (+48-22-574-5522).

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

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

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

On the days of the planned exercise, 07 – 20 JUN 2024, the following RAD restrictions are to be temporarily suspended: EP2097, EP2147.

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

Entry of "GARDA" or "RATOWNIK" flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, EMER flights into the areas segregated for BALTOPS 24 exercise is to be coordinated with Duty Operational Service of Air Operations Centre - Air Component Command, phone: +48-261-828-370 or +48-261-828-202.

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

minimum lateral buffer within areas below FL 95:

- 500 ft for rotor-wing UAV,
- 1800 ft for fixed-wing UAV;

minimum lateral buffer within areas above FL 95:

- 2.5 NM for all UAV types.

Minimum vertical buffer: 500 ft from the upper limit for flights carried out below FL 290, 1500 ft from the upper limit for flights performed at and above FL 290 for all UAV flights.

UAVs operating within the areas will be fitted with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during flight and able to be switched on in each phase of flight by the operator/instructor supervising the training. The Fail-Safe system is a function of the UAV control system triggered automatically on loss of signal from the remote controller, allowing for an automatic emergency landing or other programmed actions carried out in order to ensure a safe termination of flight or to minimise the negative impact of a failure.

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

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

- 10.16 Operator UAV jest zobowiązany do ciągłego monitorowania lokalizacji UAV. W przypadku utraty zdolności sterowania UAV i/lub możliwości wylotu poza wyznaczoną strefę operator (PIC) niezwłocznie informuje odpowiedni organ ATS: FIS GDAŃSK, tel.: +48-22-574-7485, sektory OAT ACC WARSZAWA, tel.: +48-22-574-5522 lub Kierownika Zmiany ATM, tel.: +48-22-574-5542.
- 10.17 Wszystkie loty statków powietrznych uczestniczących w ćwiczeniach należy planować jako OAT z uwagą: OAT OVER POLAND BALTOPS24 w polu 18 FPL.
- 10.18 W polu 15 FPL należy umieścić wpis OAT po wybranym punkcie w trasie lotu oraz dodatkowo wysłać FPL na adres AFS: EPWWZEZX. Stosowane są odpowiednie zasady dotyczące planowania i wykonywania lotów OAT w FIR EPWW określone w odpowiednich porozumieniach (LoA) oraz EUROAT.
- 10.19 Dodatkowe informacje dotyczące OAT są zawarte w EUROAT – Annex 4: Appendix PL – Country Chapter for POLAND (patrz: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-publication-harmonized-rules-oat-under-ifr-inside-controlled-airspace-ecac>).
- 10.20 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-261-828-229 – 130, +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapa.

- KONIEC -

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

All flights of aircraft participating in the exercise are to be planned as OAT with the remark: OAT OVER POLAND BALTOPS24 in item 18 of the FPL.

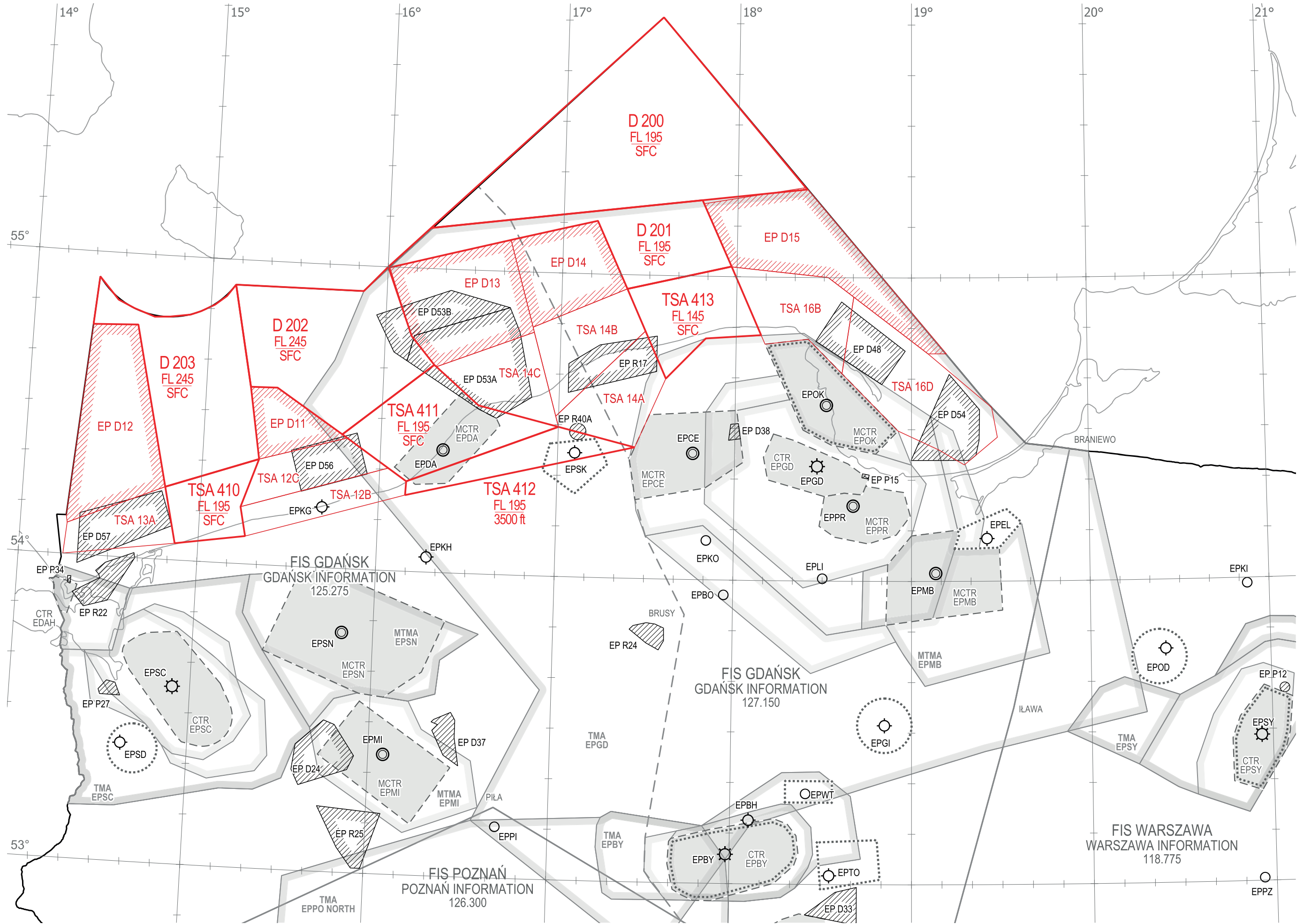
In item 15 of the FPL, OAT remark should be inserted after the designated navigation point within the flight route. The FPL shall additionally be sent to AFS address: EPWWZEZX. Relevant rules for planning and conducting OAT flights within EPWW FIR as detailed in relevant agreements (LoA) and EUROAT apply.

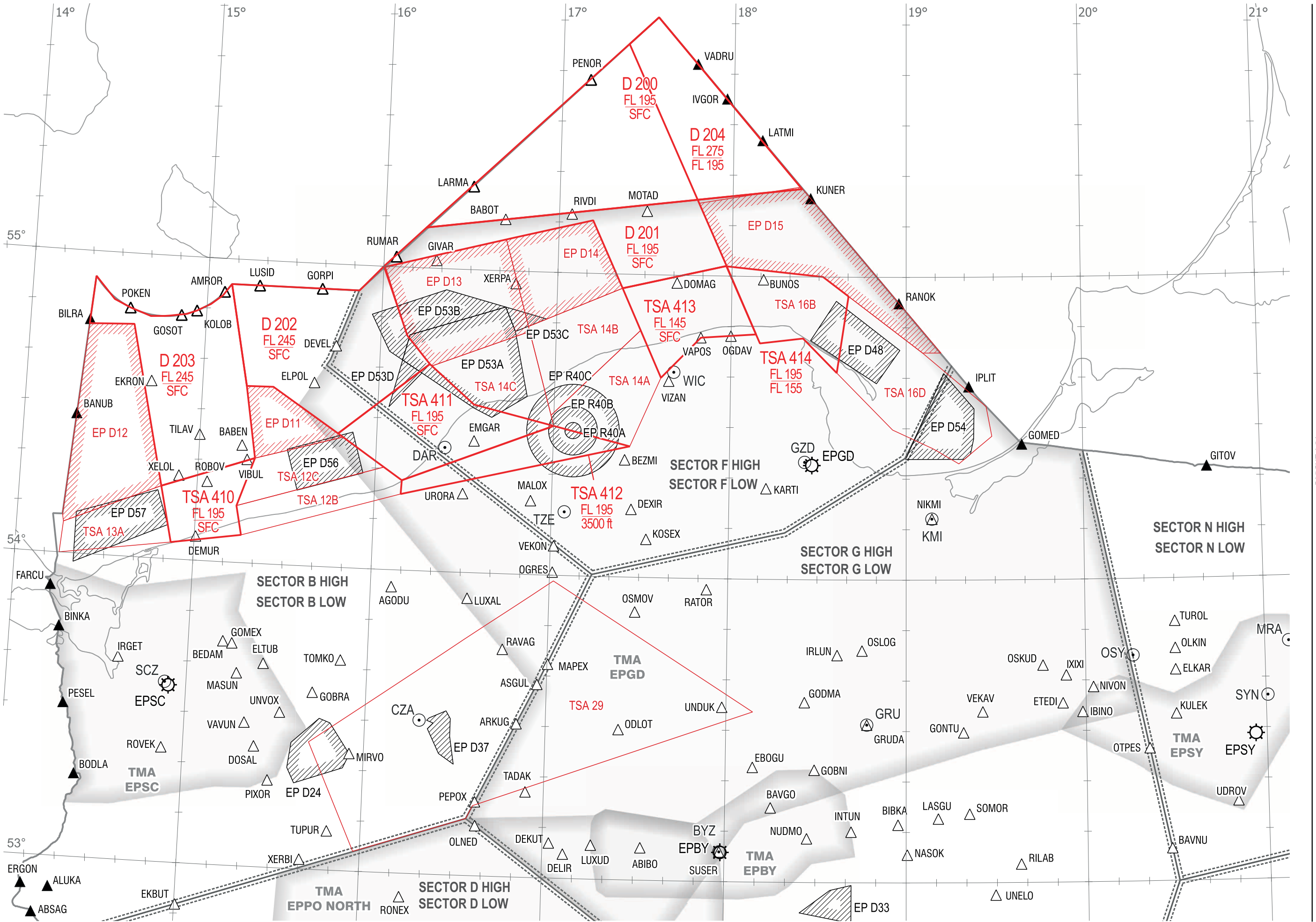
Additional information on OAT is included in EUROAT – Annex 4: Appendix PL – Country Chapter for POLAND (see: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-publication-harmonized-rules-oat-under-ifr-inside-controlled-airspace-ecac>).

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

See: chart.

- END -





AIP AIRAC AMDT 05/24

Obowiązuje od / Effective from

16 MAY 2024

GEN:

- aktualizacja wydań Załączników 6, 8 oraz 19 dla Odstępstw od Norm, Zalecanych Metod Postępowania i Procedur ICAO;
- zmiany edytorskie.

ENR:

- wprowadzenie informacji o służbie radarowej w CTR Rzeszów/Jasionka;
- wprowadzenie oznaczenia nowych kodów nazw dla znaczących punktów nawigacyjnych: LIZUP, OFEDE, TUNGA;
- wprowadzenie informacji o nowych przeszkodach lotniczych: farma wiatrowa Dolice (Żałęcino), farma wiatrowa Jarocin (Potarzyca), maszt pomiarowy Łukowo, maszt pomiarowy Pieniężnica, maszt pomiarowy Samborz, maszt pomiarowy Skorogoszcz, elektrownia wiatrowa Szczecinek, farma wiatrowa Warblewo, maszt pomiarowy Zdroje;
- wycofanie informacji o przeszkodzie lotniczej: maszt pomiarowy Racibórz;

Informacje o wyżej wymienionych przeszkodach dostępne są w cyfrowych zbiorach danych: Zbiór danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD - cyfrowe dane o przeszkodach dla Strefy 1 (.csv).

<https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/>

<https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/>

- zmiany edytorskie.

AD:

- aktualizacja zwolnień, odstępstw, przypadków równoważnego poziomu bezpieczeństwa, specjalnych warunków, w tym ograniczeń w odniesieniu do korzystania z lotniska dla lotniska Zielona Góra - Babimost (EPZG);
- aktualizacja informacji o lotniskach:

Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) – nowe zasady uzyskiwania zezwolenia na lot przy wykorzystaniu Datalink Departure Clearance (DCL);

Kraków/Balice (EPKK) – procedury lotu według wskazań przyrządów, mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;

Katowice - Pyrzowice (EPKT) – procedury lotu według wskazań przyrządów, mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;

Warszawa - Radom (EPRA) – dane kontaktowe agenta handlingowego, urządzenia do oczyszczania;

Rzeszów/Jasionka (EPRZ) – godziny pracy TWR;

Szczecin - Goleniów (EPSC) – mapa operacyjna do lotów z widocznością;

Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA) – wycofanie adresu AFS, odladzanie samolotów;

Wrocław - Strachowice (EPWR) – mapa tras dolotowych i odlotowych VFR;

Zielona Góra/Babimost (EPZG) – dane kontaktowe, dostępność odladzania;

- zmiany edytorskie.

GEN:

- edition of Annexes 6, 8 and 19 of Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures updated;
- editorial changes.

ENR:

- information on the radar service at Rzeszów/Jasionka CTR introduced;
- name-code designators for significant points introduced: LIZUP, OFEDE, TUNGA;
- information on new aeronautical obstacles introduced: Dolice (Żałęcino) wind farm, Jarocin (Potarzyca) wind farm, Łukowo mast, Pieniężnica mast, Samborz mast, Skorogoszcz mast, Szczecinek wind power plant, Warblewo wind farm, Zdroje mast;

- information on aeronautical obstacle withdrawn: Racibórz mast;

Information about the above mentioned obstacles are available only in digital data sets: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD - digital obstacle data for Area 1 (.csv).

<https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/>

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

- editorial changes.

AD:

- cases involving exemptions, derogations, cases of equivalent level of safety, special conditions, including limitations with regard to the use of Zielona Góra - Babimost (EPZG) aerodrome updated;

- information on the aerodromes updated:

Gdańsk Lech Wałęsa (EPGD) – Datalink Departure Clearance (DCL) for receiving en-route clearance introduced;

Kraków/Balice (EPKK) – instrument flight procedures, Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO;

Katowice - Pyrzowice (EPKT) – instrument flight procedures, Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO;

Warszawa - Radom (EPRA) – handling agent contact details, clearing equipment;

Rzeszów/Jasionka (EPRZ) – TWR operational hours;

Szczecin - Goleniów (EPSC) – Visual Operation Chart;

Warsaw Chopin Airport (EPWA) – AFS contact withdrawn, aircraft de-icing;

Wrocław - Strachowice (EPWR) – VFR Arrival and Departure Routes chart;

Zielona Góra/Babimost (EPZG) – contact details, de-icing availability;

- editorial changes.

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

GEN

GEN 0.3-2

18 APR 2024 04/24

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

GEN 0.3-2

16 MAY 2024 05/24

GEN 0.3-3	18 APR 2024 04/24	GEN 0.3-3	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.3-4	18 APR 2024 04/24	GEN 0.3-4	16 MAY 2024 05/24
-----	-----	GEN 0.3-5	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-1	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-1	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-2	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-2	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-3	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-3	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-4	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-4	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-5	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-5	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-6	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-6	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-7	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-7	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-8	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-8	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-9	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-9	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-10	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-10	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-11	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-11	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-12	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-12	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-13	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-13	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-14	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-14	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-15	18 APR 2024 04/24	GEN 0.4-15	16 MAY 2024 05/24
GEN 1.5-1	21 MAR 2024 03/24	GEN 1.5-1	16 MAY 2024 05/24
GEN 1.5-2	24 FEB 2022 248	GEN 1.5-2	16 MAY 2024 05/24
GEN 1.7.6-1	20 APR 2023 04/23	GEN 1.7.6-1	16 MAY 2024 05/24
GEN 1.7.8-1	20 APR 2023 04/23	GEN 1.7.8-1	16 MAY 2024 05/24
GEN 1.7.19-1	20 APR 2023 04/23	GEN 1.7.19-1	16 MAY 2024 05/24
GEN 3.2-6	18 APR 2024 04/24	GEN 3.2-6	16 MAY 2024 05/24
GEN 3.2-7	18 APR 2024 04/24	GEN 3.2-7	16 MAY 2024 05/24
GEN 3.2-11	18 APR 2024 04/24	GEN 3.2-11	16 MAY 2024 05/24
GEN 3.2-12	18 APR 2024 04/24	GEN 3.2-12	16 MAY 2024 05/24
GEN 3.4-1	23 MAR 2023 03/23	GEN 3.4-1	16 MAY 2024 05/24
GEN 3.4-2	23 FEB 2023 02/23	GEN 3.4-2	16 MAY 2024 05/24
ENR			
ENR 1.6-1	10 AUG 2023 08/23	ENR 1.6-1	16 MAY 2024 05/24
ENR 1.6-3	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.6-3	16 MAY 2024 05/24
ENR 1.6-4	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.6-4	16 MAY 2024 05/24
ENR 1.6-5	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.6-5	16 MAY 2024 05/24
ENR 1.6-6	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.6-6	16 MAY 2024 05/24
ENR 1.6-7	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.6-7	16 MAY 2024 05/24
ENR 1.14-1	16 JUN 2022 252	ENR 1.14-1	16 MAY 2024 05/24
ENR 3.2.1 L730-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 L730-1	16 MAY 2024 05/24
ENR 3.2.1 Y218-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y218-1	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-3	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-3	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-4	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-4	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-5	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-5	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-6	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-6	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-7	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-7	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-8	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-8	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-9	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-9	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-10	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-10	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-11	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-11	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-12	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-12	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-13	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-13	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-14	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-14	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-15	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-15	16 MAY 2024 05/24
ENR 4.4-16	18 APR 2024 04/24	ENR 4.4-16	16 MAY 2024 05/24
ENR 6.1-2	18 APR 2024 04/24	ENR 6.1-2	16 MAY 2024 05/24
ENR 6.1-3	18 APR 2024 04/24	ENR 6.1-3	16 MAY 2024 05/24
ENR 6.4-1	18 APR 2024 04/24	ENR 6.4-1	16 MAY 2024 05/24

AD

AD 1.5.1-22	21 MAR 2024 03/24	AD 1.5.1-22	16 MAY 2024 05/24
AD 1.5.1-23	21 MAR 2024 03/24	-----	-----
AD 2 EPGD 1-10	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPGD 1-10	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-11	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPGD 1-11	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-12	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPGD 1-12	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-13	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPGD 1-13	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-14	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPGD 1-14	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-15	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPGD 1-15	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-16	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPGD 1-16	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-17	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPGD 1-17	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-18	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPGD 1-18	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-19	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPGD 1-19	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-20	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPGD 1-20	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-21	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPGD 1-21	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-22	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPGD 1-22	16 MAY 2024 05/24
-----	-----	AD 2 EPGD 1-23	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 4-2-1-0	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPKK 4-2-1-0	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 4-2-1-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 4-2-1-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 4-2-1-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 4-2-1-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 4-2-2-0	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPKK 4-2-2-0	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 4-2-2-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 4-2-2-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 4-2-2-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 4-2-2-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 5-3-1-0	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPKK 5-3-1-0	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 5-3-1-1	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPKK 5-3-1-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 5-3-1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 5-3-1-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 5-3-1-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 5-3-1-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 5-3-1-4	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 5-3-1-4	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 5-3-2-0	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPKK 5-3-2-0	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 5-3-2-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 5-3-2-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 5-3-2-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 5-3-2-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 5-3-2-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKK 5-3-2-4	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKK 5-3-2-4	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 4-2-1-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 4-2-1-0	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 4-2-1-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 4-2-1-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 4-2-2-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 4-2-2-0	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 4-2-2-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 4-2-2-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 4-2-2-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 4-2-2-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 5-3-1-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 5-3-1-0	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 5-3-1-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 5-3-1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 5-3-1-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 5-3-1-3	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPKT 5-3-1-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 5-3-2-0	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPKT 5-3-2-0	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 5-3-2-1	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPKT 5-3-2-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 5-3-2-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 5-3-2-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPKT 5-3-2-3	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPKT 5-3-2-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPLL 4-2-1-1	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPLL 4-2-1-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPLL 4-2-2-1	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPLL 4-2-2-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPLL 4-2-2-2	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPLL 4-2-2-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPLL 4-2-3-1	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPLL 4-2-3-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPLL 5-3-1-1	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPLL 5-3-1-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPLL 5-3-2-1	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPLL 5-3-2-1	16 MAY 2024 05/24

AD 2 EPLL 5-3-2-2	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPLL 5-3-2-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPRA 1-3	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRA 1-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPRA 1-4	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRA 1-4	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPRZ 1-8	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 1-8	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPSC 7-3-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPSC 7-3-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPWA 1-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPWA 1-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPWA 1-15	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-15	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPWA 1-18	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPWA 1-18	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPWA 1-31	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-31	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPWR 7-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 7-2-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPZG 1-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPZG 1-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPZG 1-2	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPZG 1-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPZG 1-3	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPZG 1-3	16 MAY 2024 05/24

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

N0454/24, N0645/24, N0965/24, N0995/24, N1155/24, N1206/24, N1801/24, N7635/23, N8186/23, N8187/23, U0672/24, U0957/24.

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

5) AIC POZOSTAJĄCE W MOCY:
02/23, 03/23, 01/24.

6) POPRAWKI RĘCZNE: PATRZ GEN 0.5.

7) ZAZNACZYĆ WPROWADZENIE ZMIANY NA STRONACH GEN 0.2.

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

D0454/24, D0645/24, D0965/24, D0995/24, D1155/24, D1206/24, D1801/24, D7635/23, D8186/23, D8187/23, E0672/24, E0957/24.

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

5) THE AIC REMAINING IN FORCE:
02/23, 03/23, 01/24.

6) HAND AMENDMENTS: SEE GEN 0.5.

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

- KONIEC -

- END -

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
71/23	Tymczasowa zmiana lokalizacji jednostki ASAR Location of an ASAR unit temporarily changed	GEN 3.6	15 JUN 2023 31 DEC 2023 EST	22 FEB 2024
72/23	Loty wojskowych UAV typu MALE oraz HALE Military MALE and HALE UAV flights	ENR 5	15 JUN 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
74/23	Loty Aeroklubu Krakowskiego w rejonie lotniska EPKP Flights of Cracow Aero Club in the area of EPKP aerodrome	ENR 5	13 JUL 2023 18 APR 2024	19 APR 2024
75/23	Loty samolotów wojskowych w rejonie Mińska Mazowieckiego Military flights in the area of Mińsk Mazowiecki	ENR 5	13 JUL 2023 18 APR 2024	19 APR 2024
76/23	Działalność lotnictwa wojskowego w rejonie Rzeszowa Military aviation activity in the vicinity of Rzeszów	ENR 5	13 JUL 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
81/23	Szkolenie JW 3940 Training of Military Unit 3940	ENR 5	13 JUL 2023 17 APR 2024	18 APR 2024
82/23	Działalność lotnicza w rejonie poligonu Orzysz Aerial activities - military training area Orzysz	ENR 5	13 JUL 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
88/23	Skoki spadochronowe i loty UAV JW 4101 – Turawa Parachute jumping and UAV flights Military Unit 4101 – Turawa	ENR 5	14 AUG 2023 02 AUG 2024	
92/23	Treningowe loty UAV BVLOS UAV BVLOS training flights	ENR 5	07 SEP 2023 17 APR 2024	18 APR 2024
95/23	Oddanie do użytku hangaru z płytą przedhangarową oraz TWY A3 na lotnisku WROCLAW - STRACHOWICE (EPWR) Hangar with a hangar APN and TWY A3 put into operational use at WROCLAW-STRACHOWICE (EPWR) aerodrome	AD 2 EPWR	07 SEP 2023 25 JAN 2024	25 JAN 2024
96/23	Prace budowlane na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Construction works at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	07 SEP 2023 31 DEC 2024 EST	
97/23	Oddanie do użytku TWY B1 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) TWY B1 at Warsaw Chopin Airport (EPWA) put into operational use	AD 2 EPWA	07 SEP 2023 31 DEC 2024 EST	
100/23	Loty UAV z lotniska POWIDZ (EPPW) UAV flights from POWIDZ (EPPW) aerodrome	ENR 5	07 SEP 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
102/23	Loty TB2 TB2 flights	ENR 5	07 SEP 2023 17 APR 2024	18 APR 2024
105/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Łódź (EPLL) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome	AD 2 EPLL	05 OCT 2023 30 SEP 2024 EST	25 JAN 2024
106/23	Procedury współdecydowania w porcie lotniczym (A-CDM) Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) procedures	AD 2 EPWA	05 OCT 2023 31 JUL 2024 EST	
108/23	Nowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) New aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	05 OCT 2023 02 NOV 2023 EST	
109/23	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) w sezonie letnim S24 Restrictions in the RWY availability at Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome during the summer season S24	AD 2 EPGD	05 OCT 2023 13 JUN 2024	
110/23	Szkolenie lotnicze JW 5444/Loty UAV Aerial training of Military Unit 5444/UAV flights	ENR 5	05 OCT 2023 17 APR 2024	18 APR 2024
111/23	Częściowe wyłączenie z eksploatacji APN GA4 na lotnisku WARSZAWA/Modlin (EPMO) APN GA4 partially withdrawn from use at WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome	AD 2 EPMO	02 NOV 2023 31 AUG 2024 EST	
113/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze - Biała, Plock Temporary aeronautical obstacles - Biała, Plock	ENR 5.4	02 NOV 2023 31 DEC 2023 EST	21 MAR 2024
114/23	Prace modernizacyjne na lotnisku ZIELONA GÓRA/Babimost (EPZG) Modernization works at ZIELONA GÓRA/Babimost (EPZG) aerodrome	AD 2 EPZG	02 NOV 2023 31 DEC 2023 EST	05 DEC 2023
115/23	Tymczasowa przeszkoda lotnicza - Warszawa Temporary aeronautical obstacle - Warszawa	ENR 5.4	02 NOV 2023 31 DEC 2024 EST	
116/23	Wprowadzenie do użycia wydawania zezwoleń na lot za pośrednictwem DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL) na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Introduction to the use of issuing flight permits via DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL) at Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome	AD 2 EPGD	30 NOV 2023 24 MAR 2024 EST	16 MAY 2024
117/23	Procedura "Intersection take-off" z użyciem TWY S2 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Intersection take-off procedure with the use of TWY S2 at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	30 NOV 2023 31 DEC 2024 EST	
118/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	30 NOV 2023 25 JAN 2024 EST	25 JAN 2024
119/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Bydgoszcz (EPBY) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Bydgoszcz (EPBY) aerodrome	AD 2 EPBY	30 NOV 2023 27 NOV 2024 EST	
01/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	25 JAN 2024 22 FEB 2024	22 FEB 2024

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
02/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Łódź (EPLL) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome	AD 2 EPLL	25 JAN 2024 30 JUL 2024 EST	18 APR 2024
03/24	Działalność lotnicza – Nowa Dęba Areas of aerial activities – Nowa Dęba	ENR 5	25 JAN 2024 31 DEC 2024	
04/24	Zabezpieczenie operacji lotniczych w rejonie poligonu Wędrzyn (EPD27) Safeguarding the air operations within military training area Wędrzyn (EPD27)	ENR 5	25 JAN 2024 31 DEC 2024	
05/24	Działalność lotnicza w rejonie poligonu Orzysz Aerial activities - military training area Orzysz	ENR 5	25 JAN 2024 31 DEC 2024	
06/24	Loty RPA typu MALE z lotniska Mińsk Mazowiecki (EPMM) RPA MALE flights from Mińsk Mazowiecki (EPMM) aerodrome	ENR 5	25 JAN 2024 17 APR 2024	18 APR 2024
07/24	Działania lotnictwa wojskowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa Military aviation activities to ensure the security of the state	ENR 5	25 JAN 2024 31 DEC 2024	18 APR 2024
08/24	Loty wojskowych UAV typu MALE oraz HALE Military MALE and HALE UAV flights	ENR 5	25 JAN 2024 31 DEC 2024	18 APR 2024
09/24	Działalność lotnictwa wojskowego w rejonie Rzeszowa Military aviation activity in the vicinity of Rzeszów	ENR 5	25 JAN 2024 31 DEC 2024	
10/24	Loty UAV z lotniska Powidz (EPPW) UAV flights from Powidz (EPPW) aerodrome	ENR 5	25 JAN 2024 31 DEC 2024	16 MAY 2024
11/24	Szkolenie spadochronowe 6. Brygady Powietrznodesantowej Parachuting training of the 6th Airborne Brigade	ENR 5	26 JAN 2024 31 DEC 2024	
12/24	Zabezpieczenie lotów operacyjnych UAV JW 4724 wzdłuż wschodniej granicy Polski Safeguarding UAV operational flights of Military Unit 4724 along the eastern Polish border	ENR 5	22 FEB 2024 31 AUG 2024	
13/24	Loty JW GROM Military Unit GROM flights	ENR 5	25 JAN 2024 31 DEC 2024	
14/24	Loty UAV pomiędzy miastami Turek oraz Kalisz UAV flights between Turek and Kalisz	ENR 5	22 FEB 2024 19 FEB 2025	
15/24	Skoki spadochronowe JW. 8083 Parachute jumping of Military Unit 8083	ENR 5	26 FEB 2024 08 MAR 2024	09 MAR 2024
16/24	Skoki spadochronowe JW. 4101 Parachute jumping of Military Unit 4101	ENR 5	25 FEB 2024 14 MAR 2024	15 MAR 2024
17/24	Szkolenie lotnicze JW. 4101 – Skoki spadochronowe oraz loty UAV Aerial training of Military Unit 4101 – Parachute jumping and UAV flights	ENR 5	22 FEB 2024 31 DEC 2024	
18/24	Ćwiczenie wojskowe – DRAGON 24 DRAGON 24 – military exercise	ENR 5	03 MAR 2024 13 MAR 2024	14 MAR 2024
19/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	22 FEB 2024 21 MAR 2024	21 MAR 2024
20/24	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S25 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome during the summer season S25	AD 2 EPKT	31 MAR 2025 20 OCT 2025	
21/24	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S26 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome during the summer season S26	AD 2 EPKT	30 MAR 2026 19 OCT 2026	
22/24	Roboty budowlane prowadzone na terenie lotniska Kraków/Balice (EPKK) Construction works conducted at Kraków/Balice (EPKK) aerodrome	AD 2 EPKK	22 FEB 2024 31 DEC 2024 EST	
23/24	Roboty budowlane prowadzone w polu ruchu naziemnego lotniska Kraków-Balice (EPKK) Construction works conducted in the movement area of Kraków-Balice (EPKK) aerodrome	AD 2 EPKK	22 FEB 2024 31 JUL 2024 EST	
24/24	Testy automatycznego systemu dokowania „CIMC TIANDA” na stanowisku postojowym nr 28 na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Testing of “CIMC-TIANDA” Visual Intelligent Docking Guidance System on parking stand No 28 at Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome	AD 2 EPGD	22 FEB 2024 11 JUL 2024	
25/24	Tymczasowa zmiana lokalizacji jednostki ASAR Location of an ASAR unit temporarily changed	GEN 3.6	22 FEB 2024 31 DEC 2024 EST	21 MAR 2024
26/24	Skoki spadochronowe na lotnisku Dęblin (EPDE) Parachute jumping at Dęblin (EPDE) aerodrome	ENR 5	12 MAR 2024 18 OCT 2024	
27/24	Szkolenie lotnicze – Wielbark Aerial training – Wielbark	ENR 5	05 MAR 2024 08 MAR 2024	09 MAR 2024
28/24	Ćwiczenie wojskowe – COBRA 24 COBRA 24 – military exercise	ENR 5	25 FEB 2024 14 MAR 2024	15 MAR 2024
29/24	Szkolenie lotnicze – EPD53 Aerial training – EPD53	ENR 5	16 APR 2024 13 SEP 2024	
30/24	Prace budowlane na lotnisku Wrocław-Strachowice (EPWR) Construction works at Wrocław-Strachowice (EPWR) aerodrome	AD 2 EPWR	21 MAR 2024 21 APR 2026 EST	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
31/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	21 MAR 2024 18 APR 2024	18 APR 2024
32/24	Tymczasowa zmiana lokalizacji jednostki ASAR Location of an ASAR unit temporarily changed	GEN 3.6	21 MAR 2024 31 DEC 2024 EST	
33/24	Prace budowlane na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Construction works at Gdansk Lech Walesa (EPGD) aerodrome	AD 2 EPGD	18 APR 2024 13 JUN 2024	
34/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Łódź (EPLL) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome	AD 2 EPLL	18 APR 2024 03 OCT 2024 EST	
35/24	A) 14. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie 15-metrowej B) 22. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie Klub C) Międzynarodowe Zawody Szybowcowe w klasie 18-metrowej – Leszno Cup A) 14th International Polish Gliding Championship in the 15-metre Class B) 22th International Polish Gliding Championship – Club Class C) International Gliding Competition in the 18-metre Class – Leszno Cup	ENR 5	29 APR 2024 11 AUG 2024	
36/24	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	18 APR 2024 16 MAY 2024 EST	
37/24	Tymczasowa przeszkoda lotnicza w rejonie lotniska Poznań - Ławica (EPPO) Temporary aeronautical obstacle in the vicinity of Poznań - Ławica (EPPO) aerodrome	AD 2 EPPO	18 APR 2024 30 JUN 2024 EST	
38/24	Niemieckie zawody szybowcowe – 2024 German Gliding Championships – 2024	ENR 5	24 APR 2024 11 AUG 2024	
39/24	Loty UAV - NOWA DĘBA UAV flights - NOWA DĘBA	ENR 5	18 APR 2024 31 DEC 2024	
40/24	Loty szkolne i treningowe samolotów wojskowych w rejonie Mińska Mazowieckiego Military training flights in the vicinity of Mińsk Mazowiecki	ENR 5	19 APR 2024 16 APR 2025	
41/24	Zabezpieczenie lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego Safeguarding glider flights of Warszawski Aero Club	ENR 5	18 APR 2024 16 APR 2025	
42/24	Obloty stacji radiolokacyjnej "WARTA" "WARTA" radiolocation station test flights	ENR 5	22 APR 2024 17 MAY 2024	
43/24	Loty wojskowych UAV typu MALE oraz HALE Military MALE and HALE UAV flights	ENR 5	18 APR 2024 22 JAN 2025	
44/24	Szkolenie spadochronowe ze skokami do wody w rejonie Zalewu Sulejowskiego Parachute training with water jumps in the vicinity of Zalew Sulejowski	ENR 5	27 MAY 2024 06 JUN 2024	
45/24	Działania lotnictwa wojskowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa Military aviation activities to ensure the security of the state	ENR 5	18 APR 2024 22 JAN 2025	
46/24	Ćwiczenie wojskowe DEFENDER 24 / SWIFT RESPONSE 24 Military exercise DEFENDER 24 / SWIFT RESPONSE 24	ENR 5	18 APR 2024 10 MAY 2024	11 MAY 2024
47/24	Międzynarodowe ćwiczenie wojskowe - ASTRAL KNIGHT 24 ASTRAL KNIGHT 24 - international military exercise	ENR 5	13 MAY 2024 17 MAY 2024	
48/24	Loty szkolne i treningowe UAV Wojsk Obrony Terytorialnej UAV training flights of Territorial Defence Force	ENR 5	18 APR 2024 19 MAR 2025	
49/24	Loty treningowe UAV BVLOS UAV BVLOS training flights	ENR 5	18 APR 2024 19 MAR 2025	
50/24	Zawody na celność lądowania – PSTROKONIE Landing accuracy – PSTROKONIE	ENR 5	18 MAY 2024 19 MAY 2024	
51/24	14. Wiosenny obóz przelotowy – Lubin 2024 14th Spring Flight Camp – Lubin 2024	ENR 5	18 MAY 2024 29 JUN 2024	
52/24	Pokazy lotnicze – „SEMPAIR OPTIMI SHOW” na lotnisku Poznań/Krzesiny (EPKS) AIR SHOW – “SEMPAIR OPTIMI SHOW” at Poznań/Krzesiny (EPKS) aerodrome	ENR 5	16 MAY 2024 19 MAY 2024	
53/24	Działania lotnictwa wojskowego w rejonie Warszawy w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa Military aviation activities within the Warsaw area to ensure the security of the State	ENR 5	16 MAY 2024 22 JAN 2025	
54/24	Zamknięcie TWY C1 na lotnisku Bydgoszcz (EPBY) TWY C1 at Bydgoszcz (EPBY) aerodrome closed	AD 2 EPBY	16 MAY 2024 22 JAN 2025 EST	
55/24	Zmiana parametrów PCN dla TWY i APN na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Change of PCN parameters for TWYs and APN at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	16 MAY 2024 31 MAY 2025 EST	
56/24	Szkolenie lotnicze JW 4395 oraz JW 4392 w terenie górzystym – Nowy Targ Flight training of Military Units 4395 and 4392 in mountainous area – Nowy Targ	ENR 5	16 MAY 2024 29 MAY 2024	
57/24	Szkolenie lotnicze 1. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego Flight training of the 1st Tactical Air Wing	ENR 5	16 MAY 2024 14 MAY 2025	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
58/24	A) Zgrupowanie treningowe pilotów szybowcowych B) 5. Szybowcowe Mistrzostwa Świata w klasie 13,5 metrowej oraz 13. Szybowcowe Mistrzostwa Świata Juniorów C) 52. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów A) Training camp of glider pilots B) 5th World Glider Championships in the 13.5 meter class and 13th World Junior Glider Championships C) 52nd International Junior Polish Glider Championships	ENR 5	10 JUN 2024 25 AUG 2024	
59/24	Ćwiczenia wojskowe w rejonie lotniska Łask (EPLK) Military exercises in the vicinity of Łask (EPLK) aerodrome	ENR 5	16 MAY 2024 22 JAN 2025	
60/24	Loty UAV z lotniska Powidz (EPPW) UAV flights from Powidz (EPPW) aerodrome	ENR 5	16 MAY 2024 31 DEC 2024	
61/24	Międzynarodowe ćwiczenie BALTOPS 24 BALTOPS 24 international exercise	ENR 5	07 JUN 2024 20 JUN 2024	

GEN 0.4	LISTA KONTROLNA STRON AIP CHECKLIST OF 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 WEJŚCIA W ŻYCIU I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIU I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN		GEN 1.6-3	23 MAR 2023 03/23
GEN 0.1-1	27 JAN 2022 247	GEN 1.6-4	23 MAR 2023 03/23
GEN 0.1-2	27 JAN 2022 247	GEN 1.6-5	23 MAR 2023 03/23
GEN 0.2-1	07 DEC 2017 196	GEN 1.6-6	23 MAR 2023 03/23
GEN 0.3-1	18 APR 2024 04/24	GEN 1.7-1	27 JAN 2022 247
GEN 0.3-2	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.1-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.3-3	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.2-1	18 MAY 2023 05/23
GEN 0.3-4	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.2-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.3-5	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.2-3	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-1	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.3-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-2	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.4-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-3	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.4-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-4	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.5-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-5	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.6-1	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-6	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.7-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-7	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.8-1	16 MAY 2024 05/24
GEN 0.4-8	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.9-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-9	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.10-1	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-10	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.11-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-11	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.11-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-12	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.12-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-13	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.13-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-14	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.14-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-15	16 MAY 2024 05/24	GEN 1.7.14-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.5-1	21 MAR 2024 03/24	GEN 1.7.14-3	20 APR 2023 04/23
GEN 0.6-1	14 JUL 2022 253	GEN 1.7.15-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.6-2	20 APR 2023 04/23	GEN 1.7.16-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.1-1	21 MAR 2024 03/24	GEN 1.7.17-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.1-2	28 FEB 2019 211	GEN 1.7.18-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.2-1	30 NOV 2023 12/23	GEN 1.7.19-1	16 MAY 2024 05/24
GEN 1.2-2	30 NOV 2023 12/23	GEN 1.7.4444-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 1.2-3	30 NOV 2023 12/23	GEN 1.7.8168-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 1.2-4	30 NOV 2023 12/23	GEN 1.7.10066-1	15 JUN 2023 06/23
GEN 1.2-5	25 JAN 2024 01/24	GEN 2.1-1	07 OCT 2021 244
GEN 1.2-6	25 JAN 2024 01/24	GEN 2.1-2	30 NOV 2023 12/23
GEN 1.2-7	30 NOV 2023 12/23	GEN 2.2-1	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.2-8	30 NOV 2023 12/23	GEN 2.2-2	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-1	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-3	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-2	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-4	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-3	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-5	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-4	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-6	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-5	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-7	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-6	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-8	18 APR 2024 04/24
GEN 1.4-1	21 MAR 2024 03/24	GEN 2.2-9	18 APR 2024 04/24
GEN 1.4-2	04 NOV 2021 245	GEN 2.2-10	18 APR 2024 04/24
GEN 1.4-3	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-11	18 APR 2024 04/24
GEN 1.4-4	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-12	18 APR 2024 04/24
GEN 1.4-5	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-13	18 APR 2024 04/24
GEN 1.4-6	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-14	18 APR 2024 04/24
GEN 1.5-1	16 MAY 2024 05/24	GEN 2.2-15	18 APR 2024 04/24
GEN 1.5-2	16 MAY 2024 05/24	GEN 2.2-16	18 APR 2024 04/24
GEN 1.5-3	24 FEB 2022 248	GEN 2.2-17	18 APR 2024 04/24
GEN 1.6-1	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-18	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.6-2	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-19	26 JAN 2023 01/23
		GEN 2.2-20	26 JAN 2023 01/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN 2.2-21	26 JAN 2023 01/23	GEN 3.4-4	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.2-22	18 APR 2024 04/24	GEN 3.4-5	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.2-23	18 APR 2024 04/24	GEN 3.4-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.2-24	18 APR 2024 04/24	GEN 3.5.0-1	01 DEC 2022 258
GEN 2.2-25	18 APR 2024 04/24	GEN 3.5.0-2	18 MAY 2023 05/23
GEN 2.2-26	18 APR 2024 04/24	GEN 3.5-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.3-1	25 JAN 2024 01/24	GEN 3.5-2	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.3-2	02 NOV 2023 11/23	GEN 3.5-3	26 MAR 2020 225
GEN 2.3-3	25 MAR 2021 237	GEN 3.5-4	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-4	25 JAN 2024 01/24	GEN 3.5-5	06 OCT 2022 256
GEN 2.3-5	02 NOV 2023 11/23	GEN 3.5-6	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-6	02 NOV 2023 11/23	GEN 3.5-7	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-7	02 NOV 2023 11/23	GEN 3.5-8	20 APR 2023 04/23
GEN 2.4-0	21 MAR 2024 03/24	GEN 3.5-9	08 NOV 2018 208
GEN 2.4-1	25 JAN 2024 01/24	GEN 3.5-10	07 SEP 2023 09/23
GEN 2.4-2	21 MAR 2024 03/24	GEN 3.5-11	27 JAN 2022 247
GEN 2.4-3	21 MAR 2024 03/24	GEN 3.5-12	20 APR 2023 04/23
GEN 2.4-4	22 FEB 2024 02/24	GEN 3.5-13	07 SEP 2023 09/23
GEN 2.4-5	21 MAR 2024 03/24	GEN 3.5-14	26 MAR 2020 225
GEN 2.4-6	21 MAR 2024 03/24	GEN 3.5-15	21 MAR 2024 03/24
GEN 2.5-1	30 NOV 2023 12/23	GEN 3.5-16	21 MAR 2024 03/24
GEN 2.5-2	25 JAN 2024 01/24	GEN 3.6-0	26 APR 2018 201
GEN 2.5-3	25 JAN 2024 01/24	GEN 3.6-1	21 MAR 2024 03/24
GEN 2.5-4	25 JAN 2024 01/24	GEN 3.6-2	21 MAR 2024 03/24
GEN 2.6-1	21 MAR 2024 03/24	GEN 3.6-3	21 MAR 2024 03/24
GEN 2.6-2	07 DEC 2017 196	GEN 3.6-4	21 MAR 2024 03/24
GEN 2.7-1	25 JAN 2024 01/24	GEN 4.0-1	27 JAN 2022 247
GEN 2.7.1-1	30 NOV 2023 12/23	GEN 4.1-1	07 DEC 2017 196
GEN 2.7.1-2	30 NOV 2023 12/23	GEN 4.1.1-1	22 APR 2021 238
GEN 2.7.2-1	07 DEC 2017 196	GEN 4.1.1-2	22 APR 2021 238
GEN 2.7.2-2	07 DEC 2017 196	GEN 4.1.1-3	22 APR 2021 238
GEN 3.1-1	02 NOV 2023 11/23	GEN 4.1.1-4	25 MAR 2021 237
GEN 3.1-2	02 NOV 2023 11/23	GEN 4.1.1-5	22 APR 2021 238
GEN 3.1-3	02 NOV 2023 11/23	GEN 4.1.1-6	22 APR 2021 238
GEN 3.1-4	02 NOV 2023 11/23	GEN 4.1.1-7	22 APR 2021 238
GEN 3.1-5	30 NOV 2023 12/23	GEN 4.1.1-8	22 APR 2021 238
GEN 3.1-6	30 NOV 2023 12/23	GEN 4.1.1-9	25 MAR 2021 237
GEN 3.1-7	25 JAN 2024 01/24	GEN 4.1.2-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.1-8	27 JAN 2022 247	GEN 4.1.3-1	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-1	21 MAR 2024 03/24	GEN 4.1.3-2	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-2	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.3-3	21 MAR 2024 03/24
GEN 3.2-3	18 APR 2024 04/24	GEN 4.1.3-4	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-4	18 APR 2024 04/24	GEN 4.1.3-5	12 AUG 2021 242
GEN 3.2-5	18 APR 2024 04/24	GEN 4.1.3-6	12 AUG 2021 242
GEN 3.2-6	16 MAY 2024 05/24	GEN 4.1.4-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 3.2-7	16 MAY 2024 05/24	GEN 4.1.5-1	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-8	22 FEB 2024 02/24	GEN 4.1.5-2	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-9	21 MAR 2024 03/24	GEN 4.1.5-3	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-10	21 MAR 2024 03/24	GEN 4.1.5-4	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-11	16 MAY 2024 05/24	GEN 4.1.5-5	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-12	16 MAY 2024 05/24	GEN 4.1.6-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 3.2-13	02 DEC 2021 246	GEN 4.1.7-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.3-0	01 DEC 2022 258	GEN 4.1.8-1	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-1	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.8-2	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-2	21 MAR 2024 03/24	GEN 4.1.8-3	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-3	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.8-4	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-4	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.8-5	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-1	16 MAY 2024 05/24	GEN 4.1.8-6	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-2	16 MAY 2024 05/24	GEN 4.1.8-7	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-3	25 JAN 2024 01/24	GEN 4.1.8-8	23 MAR 2023 03/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN 4.1.8-9	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.3-4	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.8-10	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.3-5	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.9-1	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.4-1	26 JAN 2023 01/23
GEN 4.1.9-2	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.4-2	07 DEC 2017 196
GEN 4.1.9-3	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.5-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.9-4	21 MAR 2024 03/24	ENR 1.6-0	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.9-5	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.6-1	16 MAY 2024 05/24
GEN 4.1.9-6	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.6-2	02 NOV 2023 11/23
GEN 4.1.9-7	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.6-3	16 MAY 2024 05/24
GEN 4.1.9-8	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.6-4	16 MAY 2024 05/24
GEN 4.1.9-9	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.6-5	16 MAY 2024 05/24
GEN 4.1.9-10	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.6-6	16 MAY 2024 05/24
GEN 4.1.9-11	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.6-7	16 MAY 2024 05/24
GEN 4.1.9-12	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.7-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.10-1	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.7-2	05 DEC 2019 221
GEN 4.1.11-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.7-3	05 DEC 2019 221
GEN 4.1.11-2	30 JAN 2020 223	ENR 1.7-4	21 JUN 2018 203
GEN 4.1.11-3	30 JAN 2020 223	ENR 1.7-5	21 JUN 2018 203
GEN 4.1.11-4	30 JAN 2020 223	ENR 1.8-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.12-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.8-2	22 APR 2021 238
GEN 4.1.12-2	24 MAY 2018 202	ENR 1.8-3	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.12-3	24 MAY 2018 202	ENR 1.8-4	22 APR 2021 238
GEN 4.1.12-4	24 MAY 2018 202	ENR 1.9-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.13-1	13 JUL 2023 07/23	ENR 1.9-2	24 FEB 2022 248
GEN 4.1.14-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.9-3	10 OCT 2019 219
GEN 4.1.14-2	03 NOV 2022 257	ENR 1.9-4	24 FEB 2022 248
GEN 4.1.14-3	03 NOV 2022 257	ENR 1.10-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.14-4	07 DEC 2017 196	ENR 1.10-2	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.14-5	03 NOV 2022 257	ENR 1.10-3	18 APR 2024 04/24
GEN 4.1.15-1	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.10-4	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.15-2	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.10-5	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.15-3	22 APR 2021 238	ENR 1.10-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.15-4	22 APR 2021 238	ENR 1.10-7	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.15-5	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.10-8	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.15-6	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.10-9	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.15-7	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.10-10	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.15-8	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.10-11	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.15-9	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.10-12	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.15-10	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.10-13	21 MAR 2024 03/24
GEN 4.1.15-11	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.10-14	21 MAR 2024 03/24
GEN 4.2-1	18 APR 2024 04/24	ENR 1.10-15	18 APR 2024 04/24
GEN 4.2-2	21 APR 2022 250	ENR 1.10-16	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.2-3	18 APR 2024 04/24	ENR 1.10-17	18 APR 2024 04/24
GEN 4.2-4	18 APR 2024 04/24	ENR 1.10-18	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.2-5	20 MAY 2021 239	ENR 1.10-19	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.2-6	18 APR 2024 04/24	ENR 1.10-20	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.2-7	18 APR 2024 04/24	ENR 1.10-21	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.2-8	20 MAY 2021 239	ENR 1.10.1-1	07 SEP 2023 09/23
ENR		ENR 1.11-1	03 NOV 2022 257
ENR 0.1-1	16 JUN 2022 252	ENR 1.11-2	03 NOV 2022 257
ENR 0.6-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 1.12-1	07 DEC 2017 196
ENR 0.6-2	18 APR 2024 04/24	ENR 1.12-2	07 DEC 2017 196
ENR 1.1-1	01 DEC 2022 258	ENR 1.12-3	07 DEC 2017 196
ENR 1.1-2	03 DEC 2020 234	ENR 1.12-4	07 DEC 2017 196
ENR 1.1-3	01 DEC 2022 258	ENR 1.12-5	07 DEC 2017 196
ENR 1.2-1	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.12-6	07 DEC 2017 196
ENR 1.2-2	27 JAN 2022 247	ENR 1.12-7	07 DEC 2017 196
ENR 1.2-3	26 JAN 2023 01/23	ENR 1.12-8	07 DEC 2017 196
ENR 1.3-1	01 DEC 2022 258	ENR 1.13-1	07 DEC 2017 196
ENR 1.3-2	01 DEC 2022 258	ENR 1.14-1	16 MAY 2024 05/24
ENR 1.3-3	01 DEC 2022 258	ENR 1.14.1-1	14 JUL 2022 253

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 1.14.1-2	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-8	18 MAY 2023 05/23
ENR 1.14.2-1	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-9	20 APR 2023 04/23
ENR 1.14.2-2	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-10	20 APR 2023 04/23
ENR 1.14.2-3	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-11	18 APR 2024 04/24
ENR 1.14.2-4	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-12	18 APR 2024 04/24
ENR 1.14.2-5	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-13	18 APR 2024 04/24
ENR 1.14.2-6	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.2-1	23 MAR 2023 03/23
ENR 1.14.3-1	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.2-2	23 MAR 2023 03/23
ENR 1.14.3-2	14 JUL 2022 253	ENR 3.1-1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.0-1	07 DEC 2017 196	ENR 3.2-1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1-1	18 APR 2024 04/24	ENR 3.2-2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1-2	24 FEB 2022 248	ENR 3.2.1 L23 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L29 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-2	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.2.1 L32 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-3	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.2.1 L59 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-4	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L71-1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-5	21 MAR 2024 03/24	ENR 3.2.1 L87 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-6	21 MAR 2024 03/24	ENR 3.2.1 L132 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-7	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L616 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-8	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L617 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-9	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L617 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-10	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L619 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-11	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L619 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-12	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L621 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-13	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L621 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-14	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L623 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-15	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L623 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-16	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L730 -1	16 MAY 2024 05/243
ENR 2.1.1-17	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L733 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-18	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L735 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-19	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L747 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-20	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L856 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-21	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L867 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-22	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L979 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-23	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L980 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-24	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L980 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-25	22 FEB 2024 02/24	ENR 3.2.1 L981 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L981 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-2	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L983 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-3	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L984 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-4	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L984 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-5	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L986 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-6	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L987 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.2-7	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L996 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 L999 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-2	23 MAR 2023 03/23	ENR 3.2.1 M66 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-3	23 MAR 2023 03/23	ENR 3.2.1 M70 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-4	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.2.1 M159 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-5	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 M602 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-6	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 M607 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.3-7	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.2.1 M857 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2-1	23 MAR 2023 03/23	ENR 3.2.1 M857 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-0	18 MAY 2023 05/23	ENR 3.2.1 M860 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M863 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-2	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M865 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-3	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M866 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-4	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M977 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-5	20 APR 2023 04/23	ENR 3.2.1 M984 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-6	18 MAY 2023 05/23	ENR 3.2.1 M985 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.2.1-7	18 MAY 2023 05/23	ENR 3.2.1 M985 -2	05 OCT 2023 10/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 3.2.1 M992 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T710 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 M994 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T710 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N5 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T714 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N133 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T720 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N133 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T727 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N133 -3	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T738 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N191 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T738 -2	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N191 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 T871 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N195 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y41 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N195 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y100 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N744 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y209 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N746 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y210 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N858 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y218 -1	16 MAY 2024 05/24
ENR 3.2.1 N869 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y564 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N869 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y565 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N871 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Y566 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N871 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z72 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 N983 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z73 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P31 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z80 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P139 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z95 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P150 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z96 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P159 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z121 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P193 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z126 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P733 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z127 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P733 -2	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z131 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P746 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z159 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P851 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z169 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 P861 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z172 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q10 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z175 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q34 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z176-1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q35 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z179 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q99 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z181 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q258 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z182 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q277 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z186 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q316 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z187 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 Q800 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z212 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T174 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z225 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T205 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z348 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T224 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z349 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T240 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z367 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T265-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z419 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T266-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z460 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T267-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z491 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T269-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z493 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T270 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.2.1 Z717 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T282 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-1	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T344 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-2	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T353 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-3	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T354 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-4	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T355 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-5	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T356 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-6	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T357 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-7	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T359 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-8	18 APR 2024 04/24
ENR 3.2.1 T375 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-9	18 APR 2024 04/24
ENR 3.2.1 T425 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-10	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T670 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-11	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T671 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-12	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T672 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-13	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T673 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-14	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T707 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-15	18 APR 2024 04/24
ENR 3.2.1 T709 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-16	05 OCT 2023 10/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 3.3-17	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.1.3-13	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3-18	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2-1	24 FEB 2022 248
ENR 3.3-19	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-1	18 APR 2024 04/24
ENR 3.3-20	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-2	18 APR 2024 04/24
ENR 3.3-21	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-3	18 APR 2024 04/24
ENR 3.3-22	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-4	18 APR 2024 04/24
ENR 3.3-23	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-5	18 APR 2024 04/24
ENR 3.3-24	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-6	18 APR 2024 04/24
ENR 3.4-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-7	18 APR 2024 04/24
ENR 4-1	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1-8	18 APR 2024 04/24
ENR 4.1-1	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-1	20 APR 2023 04/23
ENR 4.1-2	25 JAN 2024 01/24	ENR 5.2.1.1-2	20 APR 2023 04/23
ENR 4.1-3	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-3	20 APR 2023 04/23
ENR 4.1-4	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-4	20 APR 2023 04/23
ENR 4.2-1	07 DEC 2017 196	ENR 5.2.1.1-5	20 APR 2023 04/23
ENR 4.3-1	23 FEB 2023 02/23	ENR 5.2.1.1-6	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-1	18 APR 2024 04/24	ENR 5.2.1.1-7	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-2	18 APR 2024 04/24	ENR 5.2.1.1-8	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-3	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-9	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-4	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-10	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-5	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-11	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-6	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-12	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-7	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-13	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-8	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-14	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-9	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-15	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-10	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-16	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-11	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-17	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-12	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-18	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-13	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-19	18 APR 2024 04/24
ENR 4.4-14	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-20	18 APR 2024 04/24
ENR 4.4-15	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-21	18 APR 2024 04/24
ENR 4.4-16	16 MAY 2024 05/24	ENR 5.2.1.1-22	18 APR 2024 04/24
ENR 4.5-1	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1.1-23	18 APR 2024 04/24
ENR 5.0-1	07 DEC 2017 196	ENR 5.2.1.1-24	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1-1	18 JUL 2019 216	ENR 5.2.1.1-25	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1-2	23 APR 2020 226	ENR 5.2.1.1-26	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1-3	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1.1-27	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-1	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.1-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-2	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.1-2	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-3	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.1-3	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-4	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.1-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-5	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.2-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-6	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.2-2	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-7	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.2-3	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-8	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.2-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-9	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.2-5	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-10	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.2-6	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-11	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-12	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-2	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-13	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-3	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-14	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-15	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-5	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-16	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-6	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-17	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-7	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-18	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-8	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-19	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-9	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-20	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-10	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-21	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-11	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-22	18 APR 2024 04/24
ENR 5.1.3-12	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.2-23	18 APR 2024 04/24

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 5.2.1.2-24	18 APR 2024 04/24	ENR 5.2.2-1	24 FEB 2022 248
ENR 5.2.1.2-25	18 APR 2024 04/24	ENR 5.2.2-2	24 FEB 2022 248
ENR 5.2.1.2-26	18 APR 2024 04/24	ENR 5.2.3-1	24 FEB 2022 248
ENR 5.2.1.2-27	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3-1	25 JAN 2024 01/24
ENR 5.2.1.2-28	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.1-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.2-29	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.1-2	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.2-30	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.1-3	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.2-31	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.1-4	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.2-32	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.1-5	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.2-33	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 5.2.1.2-34	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-2	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.2-35	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-3	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.2-36	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-4	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.2-37	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-5	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-38	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-6	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-39	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-7	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-40	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-8	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-41	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-9	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-42	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-10	28 JAN 2021 235
ENR 5.2.1.2-43	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-11	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-44	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-12	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-45	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-13	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-46	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-14	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-47	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-15	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-48	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-16	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-49	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-17	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-50	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-18	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-51	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-19	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-52	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-20	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-53	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-21	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-54	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-22	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-55	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-23	28 JAN 2021 235
ENR 5.2.1.2-56	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-24	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-57	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-25	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-58	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-26	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-59	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-27	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-60	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-28	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-61	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-29	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-62	18 APR 2024 04/24	ENR 5.3.2-30	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.2-63	18 APR 2024 04/24	ENR 5.4-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 5.2.1.2-64	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.2-65	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-2	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.2-66	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-3	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.2-67	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-4	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-1	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-5	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-2	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-6	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-3	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-7	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-4	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-8	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-5	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-9	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-6	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-10	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-7	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-11	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-8	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-12	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-9	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-13	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-10	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-14	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-11	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-15	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-12	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-16	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-13	18 APR 2024 04/24	ENR 5.5-17	18 APR 2024 04/24
ENR 5.2.1.3-14	18 APR 2024 04/24	ENR 5.6-1	16 JUN 2022 252
ENR 5.2.1.3-15	18 APR 2024 04/24	ENR 5.6-2	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-16	18 APR 2024 04/24	ENR 5.6-3	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-17	18 APR 2024 04/24	ENR 5.6-4	03 DEC 2020 234

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 5.6-5	20 APR 2023 04/23	AD 1.3-0	01 DEC 2022 258
ENR 5.6-6	03 DEC 2020 234	AD 1.3-1	01 DEC 2022 258
ENR 5.6-7	03 DEC 2020 234	AD 1.3-2	20 APR 2023 04/23
ENR 5.6-8	03 DEC 2020 234	AD 1.4-1	22 APR 2021 238
ENR 5.6-9	03 DEC 2020 234	AD 1.5-1	30 NOV 2023 12/23
ENR 6.0-1	18 APR 2024 04/24	AD 1.5.1-1	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1-1	18 APR 2024 04/24	AD 1.5.1-2	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1-2	16 MAY 2024 05/24	AD 1.5.1-3	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1-3	16 MAY 2024 05/24	AD 1.5.1-4	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1.3-1	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-5	11 AUG 2022 254
ENR 6.1.3-2	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-6	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1.3-3	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-7	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1.3-4	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-8	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1.3-5	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-9	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1.3-6	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-10	24 FEB 2022 248
ENR 6.1.3-7	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-11	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-1	25 JAN 2024 01/24	AD 1.5.1-12	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-2	22 FEB 2024 02/24	AD 1.5.1-13	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-3	10 AUG 2023 08/23	AD 1.5.1-14	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-4	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-15	05 OCT 2023 10/23
ENR 6.2-5	22 FEB 2024 02/24	AD 1.5.1-16	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-6	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-17	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-7	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-18	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-8	18 APR 2024 04/24	AD 1.5.1-19	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-9	18 MAY 2023 05/23	AD 1.5.1-20	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-10	22 APR 2021 238	AD 1.5.1-21	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.2-11	10 AUG 2023 08/23	AD 1.5.1-22	16 MAY 2024 05/24
ENR 6.3-1	18 JUL 2019 216		
ENR 6.3-2	18 JUL 2019 216	AD 2 EPBY 1-1	21 MAR 2024 03/24
ENR 6.3-3	12 SEP 2019 218	AD 2 EPBY 1-2	21 MAR 2024 03/24
ENR 6.4-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPBY 1-3	21 MAR 2024 03/24
ENR 6.4-2	21 APR 2022 250	AD 2 EPBY 1-4	21 MAR 2024 03/24
ENR 6.5-1	14 JUL 2022 253	AD 2 EPBY 1-5	21 MAR 2024 03/24
ENR 6.5-2	24 FEB 2022 248	AD 2 EPBY 1-6	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.6-1	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPBY 1-7	21 MAR 2024 03/24
ENR 6.6-2	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPBY 1-8	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPBY 1-9	21 MAR 2024 03/24
ENR 6.7.1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-10	21 MAR 2024 03/24
ENR 6.7.1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-11	21 MAR 2024 03/24
ENR 6.7.2-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPBY 1-12	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.2-1	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 1-13	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.2-2	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 1-14	21 MAR 2024 03/24
ENR 6.7.2-3	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 1-1-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPBY 1-2-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-1	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 1-3-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-2	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPBY 1-3-2	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-3	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 2-1-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-4	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPBY 4-1-1	22 FEB 2024 02/24
ENR 6.7.4-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPBY 4-1-2	12 AUG 2021 242
ENR 6.7.4-1	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPBY 4-1-3	22 FEB 2024 02/24
ENR 6.7.4-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPBY 4-1-4	12 AUG 2021 242
ENR 6.7.4-3	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPBY 4-2-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD		AD 2 EPBY 4-2-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 0.1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPBY 4-2-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 0.6-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 5-1-1	22 FEB 2024 02/24
AD 1.1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 5-1-2	12 AUG 2021 242
AD 1.2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPBY 5-3-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD 1.2-2	09 SEP 2021 243	AD 2 EPBY 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 1.2-3	09 SEP 2021 243	AD 2 EPBY 5-3-2-0	22 FEB 2024 02/24

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPBY 5-3-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPGD 6-1-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPBY 6-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-2-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 6-1-2	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPGD 6-2-2	05 NOV 2020 233
AD 2 EPBY 6-1-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-2-3	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 6-1-4	04 NOV 2021 245	AD 2 EPGD 6-2-4	05 NOV 2020 233
AD 2 EPBY 6-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-6-1-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 6-2-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 6-6-1-3	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPBY 6-2-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-6-1-4	05 NOV 2020 233
AD 2 EPBY 6-2-4	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 6-6-2-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 6-2-5	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPBY 6-2-6	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 6-6-2-4	05 NOV 2020 233
AD 2 EPBY 6-6-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 7-3-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPBY 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23		
AD 2 EPBY 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPKK 1-1	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPBY 6-6-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPKK 1-2	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPBY 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 1-3	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPBY 6-6-2-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPKK 1-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPBY 7-2-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-5	21 MAR 2024 03/24
		AD 2 EPKK 1-6	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKK 1-7	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-2	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKK 1-8	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-3	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPKK 1-9	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-4	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKK 1-10	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-5	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKK 1-11	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPGD 1-6	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKK 1-12	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPGD 1-7	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKK 1-13	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-8	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKK 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-9	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPKK 1-15	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-10	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-16	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-11	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-17	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-12	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-18	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-13	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-19	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPGD 1-14	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-15	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-1-2	24 MAR 2022 249
AD 2 EPGD 1-16	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 1-3-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-17	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 2-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-18	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 3-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-19	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 4-2-1-0	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-20	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 4-2-1-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-21	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 4-2-1-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-22	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 4-2-1-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-23	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPKK 4-2-2-0	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 4-2-2-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-3-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 4-2-2-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 1-3-2	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 4-2-2-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 2-1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 5-3-1-0	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 3-1-1	21 MAY 2020 227	AD 2 EPKK 5-3-1-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 4-2-1-0	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPKK 5-3-1-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 4-2-1-1	05 NOV 2020 233	AD 2 EPKK 5-3-1-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 5-3-1-4	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 4-2-2-0	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPKK 5-3-2-0	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 4-2-2-1	05 NOV 2020 233	AD 2 EPKK 5-3-2-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 5-3-2-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 5-3-1-0	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPKK 5-3-2-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 5-3-1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 5-3-2-4	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPGD 5-3-1-2	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 6-1-2	17 JUN 2021 240
AD 2 EPGD 5-3-2-0	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPKK 6-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 5-3-2-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 6-2-2	17 JUN 2021 240
AD 2 EPGD 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 6-1-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 6-2-4	17 JUN 2021 240

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPKK 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKK 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 6-6-2-4	06 OCT 2022 256
AD 2 EPKK 6-6-1-4	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 7-3-1	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKK 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23		
AD 2 EPKK 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-1	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPKK 6-6-2-4	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-2	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKK 7-3-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 1-3	21 MAR 2024 03/24
		AD 2 EPLB 1-4	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPKT 1-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-5	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-2	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-6	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-3	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-7	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-4	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-8	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-5	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-9	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-6	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-10	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-7	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-11	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-8	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-12	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-9	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-13	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-10	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-14	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-11	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-15	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-12	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-16	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 1-13	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 1-1-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPKT 1-14	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 2-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 1-15	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 3-1-1	18 AUG 2016 179
AD 2 EPKT 1-16	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 4-2-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKT 1-17	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 4-2-1-1	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-18	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 1-19	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 4-2-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKT 1-20	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPLB 4-2-2-1	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-1-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 1-2-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 5-1-1	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKT 1-3-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 5-1-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPKT 1-3-2	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 5-3-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKT 2-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 3-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 4-2-1-0	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 5-3-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKT 4-2-1-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 4-2-1-2	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 4-2-1-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-2-0	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-1-2	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-2-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-1-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-2-2	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-1-4	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-2-3	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-2-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-1-0	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-2-2	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-1-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-2-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-1-2	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-2-4	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-1-3	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-2-5	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-2-0	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-2-6	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-2-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-2-7	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-2-2	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-2-8	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-2-3	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPLB 6-6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 6-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 6-1-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPKT 6-2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-6-2-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 6-2-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 6-2-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPKT 6-2-4	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 7-2-1	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23		
AD 2 EPKT 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLL 1-1	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPKT 6-6-1-4	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLL 1-2	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPKT 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLL 1-3	18 APR 2024 04/24

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPLL 1-4	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 1-1-1	15 JUL 2021 241
AD 2 EPLL 1-5	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 2-1-1	03 MAR 2016 173
AD 2 EPLL 1-6	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 3-1-1	23 JUL 2015 165
AD 2 EPLL 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPMO 4-2-1-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 1-8	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 4-2-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPLL 1-9	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 4-2-1-2	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPLL 1-10	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 4-2-2-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 1-11	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 4-2-2-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPLL 1-12	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 1-13	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 5-3-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPLL 1-14	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 5-3-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPLL 1-15	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 5-3-1-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPLL 1-1-1	08 SEP 2022 255	AD 2 EPMO 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 2-1-1	11 AUG 2022 254	AD 2 EPMO 5-3-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPLL 4-2-1-0	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 5-3-2-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPLL 4-2-1-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 5-3-2-2	20 MAY 2021 239
AD 2 EPLL 4-2-1-2	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 4-2-2-0	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 6-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 4-2-2-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 6-1-2	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 4-2-2-2	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 6-2-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 4-2-3-0	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 6-2-2	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 4-2-3-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 6-2-3	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 4-2-3-2	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 6-2-4	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 5-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPMO 6-6-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 5-3-1-0	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 5-3-1-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPLL 5-3-1-2	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 6-6-2-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 5-3-2-0	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPMO 6-6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPLL 5-3-2-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPLL 5-3-2-2	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPMO 7-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 6-1-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 7-3-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 6-1-2	20 JUN 2019 215		
AD 2 EPLL 6-2-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 1-1	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPLL 6-2-2	20 JUN 2019 215	AD 2 EPPO 1-2	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPLL 6-2-3	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 1-3	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPLL 6-2-4	20 JUN 2019 215	AD 2 EPPO 1-4	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPLL 6-6-1-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 1-5	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPLL 6-6-1-3	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPPO 1-6	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPLL 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPPO 1-7	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPLL 6-6-2-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 1-8	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPLL 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-9	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPLL 6-6-2-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPPO 1-10	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPLL 7-2-1	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPPO 1-11	21 MAR 2024 03/24
		AD 2 EPPO 1-12	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPMO 1-1	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPPO 1-13	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPMO 1-2	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPPO 1-14	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPMO 1-3	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-15	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPMO 1-4	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPPO 1-16	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPMO 1-5	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-17	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPMO 1-6	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-18	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPMO 1-7	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 1-19	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPMO 1-8	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPPO 1-20	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPMO 1-9	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPPO 1-21	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPMO 1-10	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPPO 1-22	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPMO 1-11	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPPO 1-23	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPMO 1-12	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPPO 1-1-1	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPMO 1-13	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPPO 1-3-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPMO 1-14	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPPO 1-3-2	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPMO 1-15	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPPO 2-1-1	17 AUG 2017 192
AD 2 EPMO 1-16	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPPO 3-1-1	17 AUG 2017 192
AD 2 EPMO 1-17	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPPO 4-2-1-0	21 MAR 2024 03/24

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPPO 4-2-1-1	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 5-3-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRA 6-1-1	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPPO 4-2-2-0	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRA 6-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 4-2-2-1	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRA 6-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-1-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRA 6-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-1-0	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRA 6-2-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-1-1	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-3-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-1-2	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-3-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRA 6-3-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-2-0	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRA 6-3-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-2-1	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-2-2	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-6-1-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRA 6-6-1-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-1-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRA 6-6-2-1	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPPO 6-1-2	08 SEP 2022 255	AD 2 EPRA 6-6-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-2-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRA 6-6-2-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-2-2	17 JUN 2021 240	AD 2 EPRA 7-3-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-2-3	21 MAR 2024 03/24		
AD 2 EPPO 6-2-4	17 JUN 2021 240	AD 2 EPRZ 1-1	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPPO 6-6-1-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 1-2	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPPO 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRZ 1-3	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPPO 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPRZ 1-4	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPPO 6-6-2-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRZ 1-6	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPPO 6-6-2-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPRZ 1-7	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPPO 7-2-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 1-8	16 MAY 2024 05/24
		AD 2 EPRZ 1-9	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 1-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 1-10	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 1-2	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 1-11	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 1-3	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPRZ 1-12	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-4	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPRZ 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-5	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-6	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 1-15	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-7	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 1-16	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-8	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 1-17	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 1-9	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPRZ 1-18	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-10	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPRZ 1-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-11	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPRZ 2-1-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPRA 1-12	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPRZ 3-1-1	08 OCT 2020 232
AD 2 EPRA 1-13	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPRZ 4-2-1-0	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 1-14	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPRZ 4-2-1-1	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 1-15	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPRZ 4-2-1-2	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 1-16	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 4-2-2-0	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 1-17	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 4-2-2-1	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 1-1-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 4-2-2-2	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 1-3-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPRZ 5-3-1-0	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 2-1-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRZ 5-3-1-1	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 4-2-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 5-3-1-2	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 4-2-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-0	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 4-2-1-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-1	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 4-2-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-2	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPRA 4-2-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 4-2-2-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-1-2	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 5-3-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 6-1-3	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 5-3-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-1-4	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 5-3-1-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-2-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 5-3-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 6-2-2	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 5-3-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-2-3	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 5-3-2-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-2-4	30 NOV 2023 12/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPRZ 6-6-1-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPSY 1-15	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPRZ 6-6-1-3	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPSY 1-16	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPRZ 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPSY 1-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 6-6-2-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPSY 2-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 6-6-2-3	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPSY 3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 6-6-2-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPSY 4-2-1-0	22 APR 2021 238
AD 2 EPRZ 7-2-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPSY 4-2-1-1	26 JAN 2023 01/23
		AD 2 EPSY 4-2-2-0	22 APR 2021 238
AD 2 EPSC 1-1	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPSY 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 1-2	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPSY 5-3-1-0	22 APR 2021 238
AD 2 EPSC 1-3	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPSY 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 1-4	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPSY 5-3-2-0	22 APR 2021 238
AD 2 EPSC 1-5	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPSY 5-3-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 1-6	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPSY 6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSC 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSC 1-8	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPSY 6-1-3	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPSC 1-9	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-1-4	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPSC 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-2-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 1-11	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPSY 6-2-2	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 1-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 6-2-3	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 2-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 6-2-4	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 4-2-1-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 6-2-5	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 4-2-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 6-2-6	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 6-6-1-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 4-2-2-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 6-6-1-4	20 MAY 2021 239
AD 2 EPSC 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 6-6-2-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 5-3-1-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 5-3-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 6-6-2-4	20 MAY 2021 239
AD 2 EPSC 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 7-2-1	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPSC 5-3-2-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 8-1-1	13 AUG 2020 230
AD 2 EPSC 5-3-2-1	27 JAN 2022 247		
AD 2 EPSC 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPSC 6-1-1	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWA 1-2	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPSC 6-1-2	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-3	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPSC 6-2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-4	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPSC 6-2-2	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-5	19 MAY 2022 251
AD 2 EPSC 6-2-3	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-6	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPSC 6-2-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-7	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPSC 6-6-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-9	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPSC 6-6-1-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-10	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPSC 6-6-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-11	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPSC 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-2-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-13	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPSC 7-3-1	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPWA 1-14	13 JUL 2023 07/23
		AD 2 EPWA 1-15	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPSY 1-1	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPWA 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-2	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPWA 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-3	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPWA 1-18	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPSY 1-4	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPWA 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-5	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPWA 1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-6	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPWA 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-7	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPWA 1-22	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-8	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPWA 1-23	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPSY 1-9	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPWA 1-24	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPSY 1-10	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPWA 1-25	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-26	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-12	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPWA 1-27	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPSY 1-13	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPWA 1-28	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPSY 1-14	18 APR 2024 04/24	AD 2 EPWA 1-29	18 APR 2024 04/24

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPWA 1-30	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 6-1-8	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPWA 1-31	16 MAY 2024 05/24	AD 2 EPWA 6-1-9	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-32	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 6-1-10	12 AUG 2021 242
AD 2 EPWA 1-33	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPWA 6-2-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-34	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 6-2-2	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPWA 1-35	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPWA 6-2-3	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-36	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPWA 6-2-4	23 MAR 2023 03/23
AD 2 EPWA 1-37	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPWA 6-2-5	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-38	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPWA 6-2-6	23 MAR 2023 03/23
AD 2 EPWA 1-39	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 6-2-7	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-40	21 MAR 2024 03/24	AD 2 EPWA 6-2-8	23 MAR 2023 03/23
AD 2 EPWA 1-41	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWA 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-1-1	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPWA 6-6-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-1-2	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPWA 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 1-2-1	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPWA 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-1	01 DEC 2022 258	AD 2 EPWA 6-6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 1-3-3	30 NOV 2023 12/23	AD 2 EPWA 6-6-3-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-4	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 6-6-3-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-5	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWA 6-6-3-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 1-3-6	24 FEB 2022 248	AD 2 EPWA 6-6-4-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 2-1-1	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWA 6-6-4-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 2-1-2	24 FEB 2022 248	AD 2 EPWA 6-6-4-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 3-1-1	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWA 7-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 3-1-2	28 FEB 2019 211	AD 2 EPWA 7-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 4-2-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 8-1-1	23 JUN 2016 177
AD 2 EPWA 4-2-1-1	19 MAY 2022 251		
AD 2 EPWA 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-1	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPWA 4-2-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 1-2	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPWA 4-2-2-1	19 MAY 2022 251	AD 2 EPWR 1-3	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPWA 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-4	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPWA 4-2-3-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 1-5	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPWA 4-2-3-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-6	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPWA 4-2-3-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-7	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPWA 4-2-4-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 4-2-4-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-9	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPWA 4-2-4-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-10	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPWA 5-3-1-0	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPWR 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 5-3-1-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-12	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 5-3-1-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 5-3-2-0	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPWR 1-15	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 5-3-2-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-16	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 5-3-2-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-17	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-18	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 5-3-3-0	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPWR 1-19	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 5-3-3-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-20	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 5-3-3-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-21	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 5-3-3-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-22	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPWA 5-3-4-0	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPWR 1-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 5-3-4-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 2-1-1	20 JUL 2017 191
AD 2 EPWA 5-3-4-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 3-1-1	28 APR 2016 175
AD 2 EPWA 5-3-4-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 4-2-1-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWA 6-1-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-3	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 4-2-2-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWA 6-1-4	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWR 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-5	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-6	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 5-3-1-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWA 6-1-7	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPWR 5-3-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 5-3-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 5-3-2-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWR 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 5-3-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 5-3-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 6-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWR 6-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-2-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWR 6-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-2-3	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWR 6-2-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-2-5	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWR 6-2-6	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-6-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWR 6-6-1-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWR 6-6-2-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWR 6-6-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWR 7-2-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPZG 1-1	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPZG 1-2	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPZG 1-3	16 MAY 2024 05/24
AD 2 EPZG 1-4	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPZG 1-5	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPZG 1-6	18 APR 2024 04/24
AD 2 EPZG 1-7	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPZG 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-9	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPZG 1-10	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPZG 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPZG 1-1-1	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPZG 1-1-2	21 MAR 2024 03/24
AD 2 EPZG 2-1-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 5-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPZG 5-1-2	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 5-3-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPZG 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPZG 6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPZG 6-1-2	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPZG 6-1-3	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-1-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-2	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-3	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-6-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPZG 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPZG 6-6-1-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-6-2-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPZG 6-6-2-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 7-3-1	18 APR 2024 04/24

GEN 1.5

**PRZYRZĄDY POKŁADOWE, WYPOSAŻENIE I DOKUMENTACJA LOTNICZO-METEOROLOGICZNA
AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS****WPROWADZENIE**

1. Cywilne statki powietrzne wykonujące lot w FIR WARSZAWA muszą przestrzegać postanowień Załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – Eksploatacja statków powietrznych w części właściwej dla danego rodzaju lotnictwa:
 - 1.1 Część I, Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy – Samoloty, rozdział 6 (Przyrządy i wyposażenie pokładowe samolotu oraz dokumentacja lotnicza) oraz rozdział 7 (Wyposażenie samolotu w urządzenia łączności, nawigacyjne i nadzoru).
 - 1.2 Część II, Międzynarodowe lotnictwo ogólne – Samoloty, rozdział 2.4 (Przyrządy, wyposażenie samolotu i dokumentacja lotnicza) oraz rozdział 2.5 (Wyposażenie samolotu w urządzenia łączności i urządzenia nawigacyjne).
 - 1.3 Część III, Operacje międzynarodowe – Śmigłowce, rozdział 4 (Przyrządy, wyposażenie i lotnicze dokumenty śmigłowca) oraz rozdział 5 (Wyposażenie śmigłowca w urządzenia łączności i nawigacyjne).
2. **EUROPEJSKA PRZESTRZEŃ RVSM**
 - 2.1. Z wyjątkiem wyznaczonej przestrzeni RVSM, w której wykonywane są działania tranzytowe, w przestrzeni EUR RVSM mogą operować tylko te statki powietrzne, które uzyskały stosowne zezwolenie oraz państwowe statki powietrzne.
 - 2.2. Za statek powietrzny dopuszczony do wykonywania lotów w przestrzeni RVSM uważa się statek, dla którego operator uzyskał zezwolenie RVSM w kraju macierzystym operatora lub w kraju, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany.
 - 2.3. Wskazówki dotyczące zdatności, stałej zdatności oraz procedur i praktyk operacyjnych obowiązujących w przestrzeni operacyjnej EUR RVSM są zawarte w publikacji Temporary Guidance Leaflet (TGL) No 6, Revision 1 oraz w dokumencie Regionalne procedury uzupełniające dla regionu Europy (Doc 7030).
 - 2.4. Wszystkie statki powietrzne zamierzające operować w przestrzeni RVSM w FIR WARSZAWA muszą posiadać stosowne zezwolenie RVSM. Obowiązek ten nie dotyczy państwowych statków powietrznych.
3. **RNAV**
 - 3.1. Wyposażenie do prowadzenia nawigacji RNAV w lotach IFR:
Statek powietrzny zamierzający wykonać lot IFR w przestrzeni RNAV i/ lub w drodze lotniczej RNAV powinien być wyposażony w sprzęt o specyfikacji nawigacyjnej RNAV lub RNP zgodnej z aplikacją nawigacyjną, jaka została wyznaczona i opublikowana dla tej przestrzeni powietrznej, drogi lotniczej lub procedury lotu przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.
 - 3.2. Przestrzeń z wymaganym wyposażeniem B-RNAV (RNAV 5):
Loty w przestrzeni FIR WARSZAWA (EPWW) powyżej FL95 mogą być wykonywane tylko przez statki powietrzne wyposażone, co najmniej, w urządzenia nawigacyjne spełniające wymagania specyfikacji nawigacyjnej RNAV 5.
 - 3.3. Zwolnienie:
Loty państwowych statków powietrznych są zwolnione z tego wymogu. Muszą one jednak przestrzegać specjalnych procedur określonych przez właściwe organy ATS.
4. **SEPARACJA MIĘDZYKANALOWA 8,33 kHz**
 - 4.1. Statki powietrzne, w odniesieniu do których indywidualne świadectwa zdatności do lotu lub indywidualne zezwolenia na lot wydawane są po raz pierwszy od dnia 17 listopada 2013 r. i w odniesieniu do których obowiązuje wymóg w zakresie urządzeń radiowych, muszą być obowiązkowo wyposażone w radiostacje posiadające funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.
 - 4.2. Począwszy od dnia 1 stycznia 2018 r., operator nie eksploatuje statku powietrznego wykonującego loty zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów w przestrzeni powietrznej klasy C i D FIR WARSZAWA, chyba że jego pokładowe aparaty radiowe posiadają funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

INTRODUCTION

Civil aircraft operating within the WARSZAWA FIR must adhere to the provisions of Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation – Operation of Aircraft, in the part appropriate to the type of aviation:

Part I – International Commercial Air Transport – Aeroplanes, Chapter 6 (Aeroplane instruments, equipment and flight documents) and Chapter 7 (Aeroplane communication, navigation and surveillance equipment).

Part II – International General Aviation – Aeroplanes, Chapter 2.4 (Aeroplane instruments, equipment and flight documents) and Chapter 2.5 (Aeroplane communication, navigation and surveillance equipment).

Part III – International Operations – Helicopters, Chapter 4 (Helicopter instruments, equipment and flight documents) and Chapter 5 (Helicopter communication, navigation and surveillance equipment).

EUROPEAN RVSM AIRSPACE

Except for designated RVSM airspace where transition tasks are carried out, only RVSM approved aircraft and non-RVSM approved State aircraft shall be permitted to operate within the EUR RVSM airspace.

RVSM approved aircraft are those aircraft for which the Operator has obtained an RVSM approval, either from the State in which the operator is based, or from the State in which the aircraft is registered.

Guidance material on the airworthiness, continued airworthiness and the operational practices and procedures for the EUR RVSM airspace is provided in Temporary Guidance Leaflet (TGL) No 6, Revision 1 and the ICAO Regional Supplementary Procedures (Doc 7030).

Except for State aircraft, RVSM approval is required for aircraft to operate in the RVSM airspace within the WARSZAWA FIR.

RNAV

RNAV equipment on IFR flights:

An aircraft intending to perform an IFR flight in RNAV space and/or an RNAV air route should be equipped with the appropriate navigation equipment meeting the RNAV or RNP navigation specification adequate to the navigation application that has been designated and published for that airspace, route or flight procedure by the Civil Aviation Authority.

B-RNAV (RNAV 5) airspace:

Flights within the WARSZAWA FIR (EPWW) above FL95 may be carried out only by aircraft equipped with, at least, navigation equipment compliant with RNAV 5 specification requirements.

Exemptions:

Flights of State aircraft are exempt from the above requirement. However, they must adhere to special procedures as indicated by the competent ATS units.

8.33 kHz CHANNEL SPACING

Aircraft issued with individual certificates of airworthiness or individual flight permissions for the first time from 17 November 2013 and to which radio equipment requirement is applicable, have to be equipped with 8.33 kHz channel spacing function radio stations.

From 1 January 2018 an operator shall not operate an aircraft flying under instrument flight rules (IFR) in airspace class C and D in the WARSZAWA FIR unless the aircraft radio equipment has the 8.33 kHz channel spacing capability.

4.3. Od dnia 1 stycznia 2018 r. operator nie eksploatuje statku powietrznego w przestrzeni powietrznej, w której posiadanie radiostacji jest obowiązkowe, chyba że jego pokładowe aparaty radiowe posiadają funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz.

4.4. Użytkownicy lub właściciele pokładowych aparatów radiowych posiadających funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz dopilnowują, aby jakość działania tych aparatów była zgodna z normami ICAO określonymi w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1770.

4.5. W polu 10 planu lotu dla statku powietrznego wyposażonego w radiostację posiadającą funkcję separacji międzykanałowej 8,33 kHz należy wpisać literę "Y".

5. ACAS II

5.1. Zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) Nr 1332/2011 z 16 grudnia 2011 r. oraz wymaganiami Regionalnych procedur uzupełniających dla regionu Europy (Doc 7030) ACAS II musi być przewożony i używany w rejonie EUR (włącznie z FIR Canarias) przez wszystkie cywilne statki powietrzne o skrzydle stałym, napędzane silnikami turbinowymi, o maksymalnej masie do startu przekraczającej 5700 kg lub maksymalnej zatwierdzonej konfiguracji miejsc pasażerskich większej niż 19.

5.2. Urządzeniami spełniającymi wymagania standardów i zalecanych działań ICAO (SARPs) są urządzenia ACAS II z oprogramowaniem wersji 7.0 oraz 7.1. Wszystkie nowe samoloty wyprodukowane od 1 marca 2012 r. spełniające ww. warunki powinny posiadać ACAS II w wersji 7.1. Po 1 grudnia 2015 r. wersja 7.0 nie będzie już spełniać wymagań rozporządzenia, dlatego też wszystkie samoloty posiadające ACAS II powinny być od tego czasu wyposażone w ACAS II wersji 7.1.

5.3. Państwowe statki powietrzne nie podlegają obowiązkowi wyposażenia w ACAS II. Zachęca się jednak wszystkich użytkowników państwowych statków powietrznych do wyposażenia swojej floty w ACAS II i jego użytkowania podczas lotu.

5.4. Lot statku powietrznego z niesprawnym ACAS II na pokładzie jest dozwolony w FIR WARSZAWA zgodnie z listą minimalnego wyposażenia wymaganego (MEL) dotyczącą ACAS II, sporządzoną przez właściwego użytkownika tego statku powietrznego i zatwierdzoną przez władzę lotniczą. Niesprawny ACAS II musi być wyłączony i zabezpieczony przed włączeniem, a loty z niesprawnym ACAS II nie mogą odbywać się dłużej niż przez 10 kolejnych dni od dnia stwierdzenia niesprawności włącznie.

5.5. Dodatkowe informacje i wskazówki dotyczące ACAS II w przestrzeni powietrznej państw ECAC można uzyskać od:

EUROCONTROL Network Manager
Safety Unit
E-mail: acas@eurocontrol.int
www: <http://www.eurocontrol.int/acas>

lub w Polsce:

Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa
Polska
Tel.: +48-22-520-7239
Faks: +48-22-520-7269
E-mail: lol@ulc.gov.pl
www: <http://www.ulc.gov.pl>

6. ILS-LOC

6.1. Wszystkie statki powietrzne zarejestrowane w Rejestrze cywilnych statków powietrznych, wykonujące loty IFR i/lub podejścia precyzyjne w FIR WARSZAWA, muszą być wyposażone w zmodernizowane odbiorniki ILS-LOC i VOR spełniające wymagania ICAO zawarte w Załączniku 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Telekomunikacja lotnicza, tom I, paragrafy 3.1.4 i 3.3.8 oraz w dokumencie EUROCAE ED-22B dla odbiorników VOR i ED-46B dla odbiorników ILS/LOC.

From 1 January 2018 an operator shall not operate an aircraft in airspace where carriage of radio is required unless the aircraft radio equipment has the 8.33 kHz channel spacing capability.

Users or owners of aircraft radio equipment having the 8.33 kHz channel spacing capability shall ensure that the performance of these radios comply with the ICAO standards specified in Annex I to Commission Implementing Regulation (EU) 2023/1770.

For 8.33 kHz channel spacing capable radio equipped aircraft, the letter "Y" shall be inserted in item 10 of a flight plan.

ACAS II

As required by Commission Regulation (EU) No 1332/2011 of 16 December 2011 and ICAO Regional Supplementary Procedures (Doc 7030), ACAS II shall be carried and operated in the EUR Region (including Canarias FIR) by all civil fixed-wing turbine-engined aircraft having maximum take-off mass exceeding 5700 kg or maximum approved passenger seating configuration of more than 19.

The equipment of ACAS II that complies with the ICAO ACAS II Standards and Recommended Practices (SARPs) is ACAS II Software Version 7.0 and 7.1. All new aeroplanes manufactured from 1 March 2012, fulfilling the above-mentioned requirements, shall be equipped with ACAS II Version 7.1. After 1 December 2015 Version 7.0 will no longer meet the requirements of the regulation, therefore all ACAS II equipped aircraft shall be equipped with ACAS II Version 7.1 since this time.

State aircraft are not subject to ACAS II mandate. All State aircraft operators are strongly encouraged to equip their fleet and operate ACAS II.

Flight of an aircraft with unserviceable ACAS II on board is permitted within the WARSZAWA FIR in accordance with ACAS II Minimum Equipment List (MEL) provisions established by the appropriate aircraft's operator and approved by the aviation authority. The unserviceable ACAS II must be deactivated and secured and it may not be flown for more than 10 calendar days from the day of failure.

Further information or guidance on any ACAS II matter associated with flights within the airspace of ECAC Member States or elsewhere, may be obtained from:

EUROCONTROL Network Manager
Safety Unit
E-mail: acas@eurocontrol.int
www: <http://www.eurocontrol.int/acas>

or in Poland:

Civil Aviation Authority
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa
Poland
Phone: +48-22-520-7239
Fax: +48-22-520-7269
E-mail: lol@ulc.gov.pl
www: <http://www.ulc.gov.pl>

ILS-LOC

All aircraft registered in Civil Aircraft Register conducting IFR flights and/or precision approaches within the WARSZAWA FIR shall be equipped with modernized ILS-LOC and VOR receivers. These receivers shall comply with ICAO requirements described in Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation - Aeronautical Telecommunications, Vol. I, para 3.1.4, 3.3.8 and in EUROCAE Doc ED-22B (for VOR receivers) and ED-46B (for ILS-LOC receivers).

GEN 1.7.6 Annex 6

Eksploatacja statków powietrznych

Część I Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy — samoloty

Wydanie dwunaste, lipiec 2022, zmiany 1-48.

RÓŻNICE:

Brak.

Część II Międzynarodowe lotnictwo ogólne — samoloty

Wydanie siódme, lipiec 2008, zmiana 32-B.

RÓŻNICE:

Brak.

Część III Operacje Międzynarodowe — śmigłowce

Wydanie ósme, lipiec 2016, zmiana 21.

RÓŻNICE:

Brak.

Operation of aircraft

Part I International Commercial Air Transport — Aeroplanes

Twelfth Edition, July 2022, Amdt 1-48.

DIFFERENCES:

None.

Part II International General Aviation — Aeroplanes

Seventh Edition, July 2008, Amdt 32-B.

DIFFERENCES:

None.

Part III International Operations — Helicopters

Eighth Edition, July 2016, Amdt 21.

DIFFERENCES:

None.

GEN 1.7.8 Annex 8

Zdatność do lotów statków powietrznych

Wydanie trzynaste, czerwiec 2023, zmiany 1-109.

Airworthiness of aircraft

Thirteenth Edition, June 2023, Amdt 1-109.

RÓŻNICE:

Brak.

DIFFERENCES:

None.

GEN 1.7.19 Annex 19**Zarządzanie bezpieczeństwem**

Wydanie drugie, lipiec 2016.

Safety Management System

Second Edition, July 2016.

RÓŻNICE:**DIFFERENCES:****Rozdział 3****Chapter 3****3.3.2.1**

Wprowadzenie wymagań SMS do Rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 stosuje się od dnia 20 lutego 2020 r. dla zatwierdzonych organizacji obsługowych zapewniających usługi dla operatorów statków powietrznych, śmigłowców zaangażowanych w międzynarodowy komercyjny transport lotniczy, zgodnie z Załącznikiem 6, Część I lub Część III, Rozdział II. Organizacje są zobowiązane do zastosowania się do tego Rozporządzenia do dnia 20 sierpnia 2021 r.

Introduction of SMS requirements into Regulation (EU) No 1321/2014 shall apply from 20 February 2020 for approved maintenance organizations providing services to operators of aeroplanes or helicopters engaged in international commercial air transport, in accordance with Annex 6, Part I or Part III, Chapter II, respectively. The organizations shall apply to this Regulation until 20 August 2021.

Niezależnie od wymagań na poziomie unijnym, zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze, powyższe organizacje są zobowiązane do posiadania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

According to the Act of 3 July 2002 - Aviation Law, the aforementioned organisations are obligated to maintain a Safety Management System, regardless of the EU's requirements.

Wprowadzenie wymagań SMS do Rozporządzenia (UE) nr 748/2012 nie zostało ukończone dla organizacji odpowiedzialnych za projekt typu i produkcję: statków powietrznych, silników lub śmigieł zgodnie z Załącznikiem 8. Oczekuje się, że rozporządzenie zostanie przyjęte z końcem 2020 lub początkiem 2021 r. i wejdzie w życie w Unii Europejskiej w 2023 r. Jednakże Rozporządzenie (UE) 2019/897 obowiązuje w odniesieniu do włączenia weryfikacji zgodności opartej na analizie ryzyka we wszystkich państwach członkowskich.

Introduction of SMS requirements into Regulation (EU) No 748/2012 is not yet completed for organisations responsible for the type design and manufacturer of aircraft, engines or propellers in accordance with Annex 8. The amendment to Regulation (EU) No 748/2012 is planned to be adopted by the end of 2020 or beginning of 2021 and anticipated to be fully applicable in the EU in 2023. However, Regulation (EU) 2019/897 is applicable regarding the inclusion of risk-based compliance verification in all Member States.

Niezależnie od wymagań na poziomie unijnym, zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze, powyższe organizacje są zobowiązane do posiadania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

According to the Act of 3 July 2002 - Aviation Law, the aforementioned organisations are obligated to maintain a Safety Management System, regardless of the EU's requirements.

Rozdział 4**Chapter 4****4.1.5**

Od dnia 2 grudnia 2022 r. każda organizacja obsługi technicznej posiadająca ważny certyfikat powinna spełniać wymagania Załącznika II sekcja A wprowadzone rozporządzeniem Komisji (UE) 2021/1963 (wdrożenie przez organizacje Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem). Do dnia 2 grudnia 2024 r. ustanowiony został okres przejściowy umożliwiający organizacji skorygowanie wszelkich nieprawidłowości w zakresie niezgodności z nowymi wymaganiami.

From 2 December 2022 each maintenance organisation with a valid certificate should comply with the requirements of Annex II Section A introduced by the Commission Implementing Regulation (EU) 2021/1963 (implementation of a Safety Management System by organisations). A transition period has been established until 2 December 2024 to allow the organisation to correct any non-compliance with the new requirements.

Niezależnie od wymagań na poziomie unijnym, zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze, powyższe organizacje są zobowiązane do posiadania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

According to the Act of 3 July 2002 - Aviation Law, the aforementioned organisations are obligated to maintain a Safety Management System, regardless of the EU's requirements.

4.1.6

Od dnia 7 marca 2023 r. każda organizacja odpowiedzialna za projekt typu statku powietrznego, silników lub śmigieł, wskazana w Rozporządzeniu (UE) 748/2012 i posiadająca ważny certyfikat, powinna spełniać wymagania Załącznika I sekcja A wprowadzone rozporządzeniami Komisji (UE) 2022/201 i 2022/203 (wdrożenie przez organizacje systemu zarządzania bezpieczeństwem SMS). Do dnia 7 marca 2025 r. ustanowiony został okres przejściowy umożliwiający organizacji skorygowanie wszelkich nieprawidłowości w zakresie niezgodności z nowymi wymaganiami.

From 7 March 2023 each organisation responsible for the type design of aircraft, engines or propellers in accordance with Regulation (EU) 748/2012 with a valid certificate, should comply with the requirements of Annex I Section A introduced by the Commission Regulations (EU) 2022/201 and 2022/203 (implementation of a Safety Management System by organisations). A transition period has been established until 7 March 2025 to allow the organisation to correct any non-compliance with the new requirements.

Niezależnie od wymagań na poziomie unijnym, zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze, powyższe organizacje są zobowiązane do posiadania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

According to the Act of 3 July 2002 - Aviation Law, the aforementioned organisations are obligated to maintain a Safety Management System, regardless of the EU's requirements.

4.1.7

Od dnia 7 marca 2023 r. każda organizacja odpowiedzialna za produkcję typu statku powietrznego, silników lub śmigieł, wskazana w Rozporządzeniu (UE) 748/2012 i posiadająca ważny certyfikat, powinna spełniać wymagania Załącznika I sekcja A wprowadzone rozporządzeniami Komisji (UE) 2022/201 i 2022/203 (wdrożenie przez organizacje systemu zarządzania bezpieczeństwem SMS). Do dnia 7 marca 2025 r. ustanowiony został okres przejściowy umożliwiający organizacji skorygowanie wszelkich nieprawidłowości w zakresie niezgodności z nowymi wymaganiami.

From 7 March 2023 every organisation responsible for the manufacture of aircraft, engines or propellers in accordance with Regulation (EU) 748/2012 with a valid certificate, should comply with the requirements of Annex I Section A introduced by the Commission Regulations (EU) 2022/201 and 2022/203 (implementation of a Safety Management System by organisations). A transition period has been established until 7 March 2025 to allow the organisation to correct any non-compliance with the new requirements.

Niezależnie od wymagań na poziomie unijnym, zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze, powyższe organizacje są zobowiązane do posiadania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

According to the Act of 3 July 2002 - Aviation Law, the aforementioned organisations are obligated to maintain a Safety Management System, regardless of the EU's requirements.

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 500 000 1: 1 000 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 1 000 000 1: 500 000	TMA LUBLIN TMA POZNAŃ TMA RADOM TMA RZESZÓW TMA SZCZECIN TMA OLSZTYN TMA WARSZAWA TMA ŁÓDŹ	ENR 6.2-5 ENR 6.2-6 ENR 6.2-7 ENR 6.2-8 ENR 6.2-9 ENR 6.2-10 ENR 6.2-11 AD 2 EPLL 5-2-1	22 FEB 2024 07 SEP 2023 20 APR 2023 22 FEB 2024 18 MAY 2023 22 APR 2021 10 AUG 2023 20 APR 2023
Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000 RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000 RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000 RNP 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000 RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000 RNP 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Bydgoszcz: Bydgoszcz RWY 08 Bydgoszcz RWY 26 Bydgoszcz RWY 08 RNP 1 (GNSS) Bydgoszcz RWY 26 RNP 1 (GNSS) Gdańsk Lech Walesa: Gdańsk Lech Walesa RWY 11 Gdańsk Lech Walesa RWY 29 Kraków - Balice: Kraków - Balice RWY 07 Kraków - Balice RWY 25 Katowice - Pyrzowice: Katowice - Pyrzowice RWY 08 Katowice - Pyrzowice RWY 26 Lublin: Lublin RWY 07 Lublin RWY 25 Łódź: Łódź RWY 07 Łódź RWY 25 Łódź RWY 25 Warszawa/Modlin: Warszawa/Modlin RWY 08 Warszawa/Modlin RWY 26 Poznań - Ławica: Poznań - Ławica RWY 10 Poznań - Ławica RWY 28 Warszawa - Radom: Warszawa - Radom RWY 07 Warszawa - Radom RWY 25 Rzeszów - Jasionka: Rzeszów - Jasionka RWY 09 Rzeszów - Jasionka RWY 27 Szczecin - Goleniów: Szczecin - Goleniów RWY 13 Szczecin - Goleniów RWY 31 Olsztyn - Mazury: Olsztyn - Mazury RWY 01 Olsztyn - Mazury RWY 19	AD 2 EPBY 4-1-1 AD 2 EPBY 4-1-3 AD 2 EPBY 4-2-1-0 AD 2 EPBY 4-2-2-0 AD 2 EPGD 4-2-1-0 AD 2 EPGD 4-2-2-0 AD 2 EPKK 4-2-1-0 AD 2 EPKK 4-2-2-0 AD 2 EPKT 4-2-1-0 AD 2 EPKT 4-2-2-0 AD 2 EPLB 4-2-1-0 AD 2 EPLB 4-2-2-0 AD 2 EPLL 4-2-1-0 AD 2 EPLL 4-2-2-0 AD 2 EPLL 4-2-3-0 AD 2 EPMD 4-2-1-0 AD 2 EPMD 4-2-2-0 AD 2 EPPO 4-2-1-0 AD 2 EPPO 4-2-2-0 AD 2 EPRA 4-2-1-0 AD 2 EPRA 4-2-2-0 AD 2 EPRZ 4-2-1-0 AD 2 EPRZ 4-2-2-0 AD 2 EPSC 4-2-1-0 AD 2 EPSC 4-2-2-0 AD 2 EPSY 4-2-1-0 AD 2 EPSY 4-2-2-0	22 FEB 2024 22 FEB 2024 22 FEB 2024 22 FEB 2024 22 FEB 2024 22 FEB 2024 16 MAY 2024 16 MAY 2024 16 MAY 2024 16 MAY 2024 22 FEB 2024 22 FEB 2024 18 APR 2024 18 APR 2024 18 APR 2024 05 OCT 2023 05 OCT 2023 21 MAR 2024 21 MAR 2024 10 AUG 2023 10 AUG 2023 21 MAR 2024 21 MAR 2024 18 MAY 2023 18 MAY 2023 22 APR 2021 22 APR 2021

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
<p>RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000</p> <p>RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000</p>	<p>Warsaw Chopin Airport: Warsaw Chopin Airport RWY 11 Warsaw Chopin Airport RWY 15 Warsaw Chopin Airport RWY 29 Warsaw Chopin Airport RWY 33</p> <p>Wrocław - Strachowice: Wrocław - Strachowice RWY 11 Wrocław - Strachowice RWY 29</p>	<p>AD 2 EPWA 4-2-1-0 AD 2 EPWA 4-2-2-0 AD 2 EPWA 4-2-3-0 AD 2 EPWA 4-2-4-0</p> <p>AD 2 EPWR 4-2-1-0 AD 2 EPWR 4-2-2-0</p>	<p>10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023</p> <p>05 OCT 2023 05 OCT 2023</p>
<p>Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO</p> <p>1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000</p> <p>RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000</p> <p>RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000</p> <p>RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000</p> <p>1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000</p> <p>RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000</p> <p>RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000</p> <p>1: 500 000 1: 750 000 1: 750 000</p> <p>RNP 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000</p> <p>RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000</p> <p>RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000</p> <p>RNP 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000</p>	<p>Bydgoszcz: Bydgoszcz RWY 08/26 Bydgoszcz RWY 08 RNP 1 (GNSS) Bydgoszcz RWY 26 RNP 1 (GNSS)</p> <p>Gdańsk Lech Walesa: Gdańsk Lech Walesa RWY 11 Gdańsk Lech Walesa RWY 29</p> <p>Kraków - Balice: Kraków - Balice RWY 07 Kraków - Balice RWY 25</p> <p>Katowice - Pyrzowice: Katowice - Pyrzowice RWY 08 Katowice - Pyrzowice RWY 26</p> <p>Lublin: Lublin RWY 07/25 Lublin RWY 07 RNP 1 (GNSS) Lublin RWY 25 RNP 1 (GNSS)</p> <p>Łódź: Łódź RWY 07 Łódź RWY 25</p> <p>Warszawa/Modlin: Warszawa/Modlin RWY 08 Warszawa/Modlin RWY 26</p> <p>Poznań - Ławica: Poznań - Ławica RWY 28 Poznań - Ławica RWY 10 RNAV 1 (GNSS) Poznań - Ławica RWY 28 RNAV 1 (GNSS)</p> <p>Warszawa - Radom: Warszawa - Radom RWY 07 Warszawa - Radom RWY 25</p> <p>Rzeszów - Jasionka: Rzeszów - Jasionka RWY 09 Rzeszów - Jasionka RWY 27</p> <p>Szczecin - Goleniów: Szczecin - Goleniów RWY 13 Szczecin - Goleniów RWY 31</p> <p>Olsztyn - Mazury: Olsztyn - Mazury RWY 01 Olsztyn - Mazury RWY 19</p>	<p>AD 2 EPBY 5-1-1 AD 2 EPBY 5-3-1-0 AD 2 EPBY 5-3-2-0</p> <p>AD 2 EPGD 5-3-1-0 AD 2 EPGD 5-3-2-0</p> <p>AD 2 EPKK 5-3-1-0 AD 2 EPKK 5-3-2-0</p> <p>AD 2 EPKT 5-3-1-0 AD 2 EPKT 5-3-2-0</p> <p>AD 2 EPLB 5-1-1 AD 2 EPLB 5-3-1-0 AD 2 EPLB 5-3-2-0</p> <p>AD 2 EPLL 5-3-1-0 AD 2 EPLL 5-3-2-0</p> <p>AD 2 EPMO 5-3-1-0 AD 2 EPMO 5-3-2-0</p> <p>AD 2 EPPO 5-1-1 AD 2 EPPO 5-3-1-0 AD 2 EPPO 5-3-2-0</p> <p>AD 2 EPRA 5-3-1-0 AD 2 EPRA 5-3-2-0</p> <p>AD 2 EPRZ 5-3-1-0 AD 2 EPRZ 5-3-2-0</p> <p>AD 2 EPSC 5-3-1-0 AD 2 EPSC 5-3-2-0</p> <p>AD 2 EPSY 5-3-1-0 AD 2 EPSY 5-3-2-0</p>	<p>22 FEB 2024 22 FEB 2024 22 FEB 2024</p> <p>22 FEB 2024 22 FEB 2024</p> <p>16 MAY 2024 16 MAY 2024</p> <p>16 MAY 2024 16 MAY 2024</p> <p>22 FEB 2024 22 FEB 2024 22 FEB 2024</p> <p>18 APR 2024 18 APR 2024</p> <p>22 FEB 2024 22 FEB 2024</p> <p>21 MAR 2024 21 MAR 2024 21 MAR 2024</p> <p>10 AUG 2023 10 AUG 2023</p> <p>21 MAR 2024 21 MAR 2024</p> <p>18 MAY 2023 18 MAY 2023</p> <p>22 APR 2021 22 APR 2021</p>

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 5 000 1: 5 000 1: 5000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000	Poznań - Ławica: APRON 1 APRONS 2, 3 Warszawa-Radom: APRONS 1, 2 (DE-ICING) Warsaw Chopin Airport: APRONS 1, 7A, 7B, 9 APRONS 3, 5A, 5B, 5C CARGO APRON, APRONS 12, 13 APRON 10 MILITARY APRON, APRON 9 APRON 2	AD 2 EPPO 1-3-1 AD 2 EPPO 1-3-2 AD 2 EPRA 1-3-1 AD 2 EPWA 1-3-1 AD 2 EPWA 1-3-2 AD 2 EPWA 1-3-3 AD 2 EPWA 1-3-4 AD 2 EPWA 1-3-5 AD 2 EPWA 1-3-6	19 MAY 2022 02 NOV 2023 21 MAR 2024 01 DEC 2022 07 SEP 2023 30 NOV 2023 07 SEP 2023 12 AUG 2021 24 FEB 2022
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO 1: 1 000 000 1: 1 000 000 1: 1 000 000 1: 1 000 000	TMA GDAŃSK TMA KRAKÓW TMA POZNAŃ TMA WARSZAWA	ENR 6.7.1-0 ENR 6.7.2-0 ENR 6.7.3-0 ENR 6.7.4-0	10 AUG 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 10 AUG 2023
VFR Arrival and Departure Routes 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 100 000 1: 500 000	Bydgoszcz Lublin Łódź Poznań - Ławica Rzeszów - Jasionka Olsztyn - Mazury Warsaw Chopin Airport Warsaw Chopin Airport Wrocław - Strachowice	AD 2 EPBY 7-2-1 AD 2 EPLB 7-2-1 AD 2 EPLL 7-2-1 AD 2 EPPO 7-2-1 AD 2 EPRZ 7-2-1 AD 2 EPSY 7-2-1 AD 2 EPWA 7-2-1 AD 2 EPWA 7-2-2 AD 2 EPWR 7-2-1	25 JAN 2024 18 APR 2024 18 APR 2024 21 MAR 2024 25 JAN 2024 18 APR 2024 07 SEP 2023 07 SEP 2023 16 MAY 2024
Visual Operation Chart 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000	Gdańsk Lech Walesa Kraków - Balice Katowice - Pyrzowice Warszawa/Modlin Warszawa - Radom Szczecin - Goleniów Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPGD 7-3-1 AD 2 EPKK 7-3-1 AD 2 EPKT 7-3-1 AD 2 EPMO 7-3-1 AD 2 EPRA 7-3-1 AD 2 EPSC 7-3-1 AD 2 EPZG 7-3-1	25 JAN 2024 25 JAN 2024 18 APR 2024 05 OCT 2023 20 APR 2023 16 MAY 2024 18 APR 2024

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Wskaźniki lokalizacji/Location indicators 1: 4 000 000		GEN 2.4-0	21 MAR 2024
Teren górzysty w FIR WARSZAWA/Mountainous areas within FIR WARSZAWA 1: 4 000 000		GEN 3.3-0	01 DEC 2022
Sektory AIRMET/AIRMET sectors 1: 4 000 000		GEN 3.5.0-1	01 DEC 2022
Regiony nastawiania wysokościomierzy/Altimeter setting regions 1: 4 000 000		GEN 3.5.0-2	18 MAY 2023
Lokalizacja jednostek SAR w FIR WARSZAWA/SAR localization within WARSZAWA FIR 1: 4 000 000		GEN 3.6-0	26 APR 2018
Pokrycie radiolokacyjne – maksymalny zasięg 250 NM/Radar coverage – maximum range 250 NM 1: 4 000 000		ENR 1.6-0	27 JAN 2022
Strefy obowiązkowej łączności (RMZ)/Radio Communication Mandatory Zones (RMZs) 1: 4 000 000		ENR 2.2.1-0	18 MAY 2023

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Znaczące punkty nawigacyjne Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/Baltic FRA significant points within Warszawa FIR 1: 3 000 000		ENR 6.1-2	16 MAY 2024
Granice Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/ Baltic FRA boundary within Warszawa FIR 1: 4 000 000		ENR 6.1-3	16 MAY 2024
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL95 – FL115/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL95 – FL115 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-1	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL115 – FL135/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL115 – FL135 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-2	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL135 – FL145/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL135 – FL145 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-3	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL145 – FL195/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL145 – FL195 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-4	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL195 – FL245/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL195 – FL245 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-5	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL245 – FL285/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL245 – FL285 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-6	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL285 – FL660/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL285 – FL660 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-7	20 APR 2023
Sektory ACC – Drogi nawigacji obszarowej/ACC Sectors – RNAV Routes 1: 3 000 000		ENR 6.2-1	25 JAN 2024
Strefy zakazane/Prohibited Areas 1: 4 000 000		ENR 6.3-1	18 JUL 2019
Strefy ograniczone/Restricted Areas 1: 4 000 000		ENR 6.3-2	18 JUL 2019
Strefy niebezpieczne/Danger Areas 1: 4 000 000		ENR 6.3-3	12 SEP 2019
Strefy czasowo wydzielone (TSA)/Temporary Segregated Areas (TSAs) Strefy czasowo rezerwowane (TRA)/Temporary Reserved Areas (TRAs) 1: 4 000 000		ENR 6.4-1	16 MAY 2024
Trasy Lotnictwa Wojskowego (MRT) Military Routes (MRT) 1: 4 000 000		ENR 6.4-2	21 APR 2022
Sondy balonowe/Radiosonde Balloons 1: 4 000 000		ENR 6.5-1	14 JUL 2022
Strefy zrzutu paliwa/Fuel Dropping Areas 1: 4 000 000		ENR 6.5-2	24 FEB 2022
Rejony działalności lotniczej - loty samolotowe, szybowcowe, balonowe, skoki spadochronowe/ Areas of aerial activities - aeroplane, glider, balloon flights, parachute jumping 1: 4 000 000		ENR 6.6-1	18 APR 2024
Rejony działalności lotniczej - loty paralotniowe lub paralotniowe z napędem/ Areas of aerial activities - paraglider or powered paragliding flights 1: 4 000 000		ENR 6.6-2	30 NOV 2023
Lotniska/ładowiska/lotniska dla śmigłowców/ Aerodromes/airfields/heliports 1: 4 000 000		AD 1.3-0	01 DEC 2022
Punkty krytyczne/Hot Spots 1: 5 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 1-1-2	24 MAR 2022
Mapa Lotniska - Rejony odpowiedzialności/ Aerodrome Chart - Areas of Responsibility 1: 15 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 1-1-2	30 NOV 2023
1: 15 000	Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPZG 1-1-2	21 MAR 2024
Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków/ Bird concentrations	Olsztyn - Mazury	AD 2 EPSY 8-1-1	13 AUG 2020
Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków/ Bird concentrations	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 8-1-1	23 JUN 2016

**GEN 3.4 SŁUŻBY ŁĄCZNOŚCI I SŁUŻBY NAWIGACYJNE
COMMUNICATION AND NAVIGATION SERVICES****3.4.1 SŁUŻBA ODPOWIEDZIALNA**

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest odpowiedzialna za zarządzanie służbami telekomunikacji lotnictwa cywilnego w Polsce związanymi z działalnością służb ruchu lotniczego.

Adres pocztowy: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

Adres AFS: EPWWYTYX

Faks: +48-22-574-5009, +48-81-452-5009

RESPONSIBLE SERVICE

Polish Air Navigation Services Agency is responsible for the administration of civil aeronautical telecommunication services in Poland connected with provision of air traffic services.

Postal address: Polish Air Navigation Services Agency
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

AFS address: EPWWYTYX

Fax: +48-22-574-5009, +48-81-452-5009

3.4.2 OBSZAR ODPOWIEDZIALNOŚCI**a) Służba nawigacji****Radionawigacja naziemna**

Dostępne są następujące typy pomocy nawigacyjnych:

- system lądowania według wskazań przyrządów (ILS, ILS/DME),
- radiolatarnia ogólnokierunkowa UKF (VOR/DVOR),
- radiodalmierz (DME).

GNSS - patrz ENR 4.3**RAIM**

PAŻP publikuje NOTAM z predykcją RAIM (dla zdarzeń o czasie trwania 15 minut i dłuższym) dla poszczególnych lotnisk, gdzie dostępne są procedury podejścia do lądowania oparte o sensor GNSS do minimum LNAV i LNAV/VNAV, dla awioniki z funkcją FD bez wsparcia barometrycznego, z wyprzedzeniem do 48 godzin.

Rejestracja danych GNSS

Do celów badania zdarzeń i wypadków lotniczych prowadzona jest rejestracja parametrów sygnału GNSS, o której mowa w Załączniku 10 ICAO.

Monitorowanie GNSS

Prowadzony jest monitoring sygnału nadawanego przez satelity systemu GNSS i jakości usług opartych o te sygnały z wykorzystaniem środków technicznych i analizowanie anomalii w usługach GNSS.

b) Telekomunikacja

Uzgodnienia w sprawie stałego zabezpieczenia służb telekomunikacji powinny być dokonywane z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej. Zapytania, skargi lub sugestie dotyczące lotniczych służb telekomunikacji należy kierować do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Ustne skargi dotyczące sprawności działania służb telekomunikacji należy zgłaszać poprzez lotniskowe Biuro Odpraw Załóg.

3.4.3 RODZAJE SŁUŻBY**a) Ruchoma radiokomunikacyjna służba lotnicza****Łączność radiotelefoniczna**

Stacje telekomunikacji lotniczej utrzymują stały nasłuch na wyznaczonych im częstotliwościach radiowych w ogłoszonych godzinach pracy, o ile nie wydano w tej sprawie innych zawiadomień. Statek powietrzny powinien utrzymywać łączność z organem służby ruchu lotniczego działającym w przestrzeni powietrznej, w której statek ten wykonuje lot. Statek powietrzny powinien utrzymywać stały nasłuch na właściwej częstotliwości i nie powinien przerywać nasłuchu bez zawiadomienia zainteresowanego organu służby ruchu lotniczego.

Usługa łącza danych – łączność kontroler-pilot za pomocą łącza danych (CPDLC)

Aplikacja CPDLC (Controller-Pilot Data Link Communications) jest narzędziem umożliwiającym komunikowanie się pomiędzy kontrolerem i pilotem przy wykorzystaniu łącza transmisji danych. Aplikacja ta zawiera zestaw depesz dotyczących zezwoleń, informacji, żądań, które odpowiadają zwrotom frazeologicznym stosowanym w łączności radiotelefonicznej.

AREA OF RESPONSIBILITY**Navigation service****Ground navigation aids**

The following types of navigation aids are available:

- Instrument Landing System (ILS, ILS/DME),
- VHF Omnidirectional Radio Range (VOR/DVOR),
- Distance Measuring Equipment (DME).

GNSS - see ENR 4.3**RAIM**

PANSA will also publish NOTAMs with RAIM prediction services (with RAIM outages at least 15 minutes or longer) for non-baro aided avionics with FD function, for each aerodrome where GNSS for LNAV and LNAV/VNAV based approaches are available, in advance 48 hours.

GNSS data recording

For the purposes of the safety investigation, the GNSS signal parameters referred to in ICAO Annex 10 shall be recorded.

GNSS monitoring

The GNSS satellites and the quality of the services based on these signals are monitored using technical means and analyzing anomalies in GNSS services.

Telecommunication

Arrangements concerning the permanent provision of telecommunication services should be made with Polish Air Navigation Services Agency. Enquiries, complaints or suggestions regarding any aeronautical telecommunication services should be reported to Polish Air Navigation Services Agency. Verbal complaints regarding efficiency of telecommunication services should be addressed through aerodrome ATS Reporting Office (ARO).

TYPES OF SERVICE**Aeronautical mobile radio communication service****Radiotelephony**

The aeronautical telecommunication stations continuously monitor designated frequencies during the published hours of service unless notified otherwise. An aircraft shall normally communicate with the ATS unit which exercises control within the airspace in which the aircraft is flying. An aircraft shall continuously monitor the relevant frequency and shall not abandon monitoring without informing the ATS unit concerned.

Data link service – Controller-Pilot Data Link Communication (CPDLC)

The controller-pilot data link communication (CPDLC) application provides a means of communication between the controller and the pilot, using data link for ATC communication. This application includes a set of clearance/information/request message elements which correspond to the phraseologies used in the radiotelephony environment.

Usługi CPDLC dostępne są dla statków powietrznych wyposażonych w ATN VDL Mode 2 do komunikacji z ACC WARSZAWA w FIR EPWW pomiędzy FL 285 a FL 660.

W podanej przestrzeni powietrznej dostępne są następujące usługi CPDLC:

- DLIC (data link initiation capability) – możliwość uruchomienia łącza danych;
- ACL (ATC clearances and instructions) – zezwolenia i instrukcje ATC;
- ACM (ATC communications management) – zarządzanie łącznością ATC;
- AMC (ATC microphone check) – sprawdzenie mikrofonu ATC.

Stosowanie CPDLC nie jest obowiązkowe i ma ono miejsce na wniosek ATC lub z inicjatywy zainteresowanych pilotów. Jeśli pilot lub ATC uznają, że w danych okolicznościach należy zaprzestać korzystania z CPDLC, użycie CPDLC musi zostać przerwane i zakończone, a druga strona musi o tym zostać poinformowana za pomocą łączności głosowej.

Jedynie CPDLC oparte o ATN VDL Mode 2 jest wspierane. Nie ma możliwości ustanowienia połączenia ze statkami powietrznymi wyposażonymi tylko w FANS.

Plan lotu

Aby korzystać z usług CPDLC, użytkownicy muszą podać w polu 18 planu lotu 24-bitowy adres statku powietrznego (CODE/(hexadecimal)). Dodatkowo wszystkie statki powietrzne zdolne do korzystania z CPDLC z wykorzystaniem ATN VDL Mode 2 powinny mieć w polu 10a planu lotu umieszczony symbol J1.

Zwolnienie z obowiązku wyposażenia CPDLC (J1)

Użytkownicy wykonujący loty w przestrzeni powietrznej FIR Warszawa powyżej FL 285 statkiem powietrznym, dla którego rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1770 nie ma zastosowania lub gdy dany typ/model statku powietrznego, decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2019/2012, jest zwolniony z posiadania wyposażenia CPDLC (J1), powinni umieścić w polu 10 planu lotu literę „Z” a w polu 18 oznaczenie **DAT/CPDLCX**.

Uwaga:

Użytkownicy którzy, mimo zwolnienia z obowiązku, wyposażyli statek powietrzny zgodnie z wymogami rozporządzenia Komisji (UE) 2023/1770 i zamierzają korzystać z CPDLC nie muszą umieszczać w planie lotu powyższej informacji o zwolnieniu.

Korzystanie z CPDLC

W obszarze odpowiedzialności ACC WARSZAWA komunikacja głosowa oraz instrukcje wydawane za pomocą łączności radiotelefonicznej mają zawsze pierwszeństwo w stosunku do instrukcji CPDLC.

Zezwolenie, o które pilot prosi przy wykorzystaniu CPDLC powinno być wydane również poprzez CPDLC. Zezwolenie, o które pilot prosi drogą radiotelefoniczną powinno być wydawane drogą radiotelefoniczną.

Zezwolenia nie mogą być wykonywane zanim nie zostanie wysłana depeza *WILCO*. W razie wystąpienia wątpliwości co do depezy wysłanej z użyciem łącza danych, powinna być zawsze użyta łączność głosowa. Wymiana depez CPDLC z ACC WARSZAWA odbywa się jedynie wtedy, gdy statek powietrzny jest na łączności z ACC WARSZAWA.

Logowanie z wykorzystaniem DLIC

Adres łącza danych dla ACC WARSZAWA to EPWW.

Łączność CPDLC musi być nawiązana w czasie wystarczającym, aby upewnić się, że statek powietrzny komunikuje się z właściwym organem ATC. Logowanie musi być zainicjowane przez pilota. Piloci muszą logować się, używając znaku wywoławczego podanego w planie lotu. Piloci nie mogą używać dwuliterowego identyfikatora IATA lub wprowadzać zero [0] na początku znaku wywoławczego. Próby takie będą skutkować nieudanym logowaniem.

W przypadku statków powietrznych wlatujących do FIR Warszawa z przestrzeni, w której ośrodek ATC nie obsługuje CPDLC, logowanie powinno być inicjowane na 15 minut przed wlotem.

CPDLC services are available for ATN VDL Mode 2 equipped aircraft for communication with WARSZAWA ACC, in the EPWW FIR between FL 285 and FL 660.

The following CPDLC services are provided in this airspace:

- DLIC (data link initiation capability);
- ACL (ATC clearances and instructions);
- ACM (ATC communications management);
- AMC (ATC microphone check).

The use of CPDLC is not mandatory and is conducted at the discretion of ATC or at the initiative of the pilots concerned. If the pilot or ATC considers that CPDLC should no longer be used in the given circumstances, CPDLC shall be discontinued and terminated and the other party shall be informed accordingly by voice communication.

Only the ATN VDL Mode 2 CPDLC is supported. Connection with aircraft equipped only with FANS is not possible.

Flight Plan

In order to use CPDLC services, users shall file their aircraft 24-bit address code in item 18 of their flight plan (CODE/(hexadecimal)). Additionally all CPDLC ATN VDL Mode 2 capable aircraft should have included J1 in item 10a of the flight plan.

CPDLC (J1) equipment exemptions

Users conducting flights in the Warszawa FIR above FL 285 by aircraft not subject to Commission Implementing Regulation (EU) 2023/1770, or if a given aircraft type/model is exempted by Commission Implementing Decision 2019/2012 from the CPDLC (J1) requirement, should include the letter “Z” in item 10 and the indicator **DAT/CPDLCX** in item 18 of each flight plan.

Note:

Users who voluntarily equip their aircraft in compliance with Commission Regulation (EU) 2023/1770 and intend to use the CPDLC capability do not need to indicate in their flight plan the status as exempted.

CPDLC Use

The area of responsibility of WARSZAWA ACC, voice communication and radiotelephony instructions have priority over CPDLC instructions at all times.

A clearance requested by the pilot via CPDLC should be issued via CPDLC. A clearance requested by the pilot via radiotelephony should be issued via radiotelephony.

Clearances shall not be executed until the *WILCO* message has been sent back. If uncertainty arises regarding a data link message, voice communication shall always be used. CPDLC exchanges with WARSZAWA ACC shall only be conducted when the aircraft is on the frequency of WARSZAWA ACC.

DLIC Log-on

The data link address for WARSZAWA ACC is EPWW.

CPDLC shall be established in time sufficient to ensure that the aircraft is communicating with the appropriate ATC unit. Log-on shall be initiated by the pilot. Pilots shall log-on using their ICAO call sign as filed in the flight plan. Pilots shall not use a two-letter IATA flight ID or insert a leading zero [0] into a call sign, as these actions will result in a failed log-on.

For aircraft entering the Warszawa FIR from a non-CPDLC capable ATC centre log-on should be initiated 15 minutes prior to entry.

ENR 1.6

SŁUŻBY I PROCEDURY DOZOROWANIA ATS
ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

1. WSTĘP

- 1.1 W FIR WARSZAWA zapewniana jest radarowa służba ruchu lotniczego.
- 1.2 Użycie przez kontrolera ruchu lotniczego lub informatora służby informacji powietrznej jednego z poniższych znaków wywoławczych będzie wskazówką dla pilota, że statkowi powietrznemu może być zapewniona służba radarowa:

ACC - WARSZAWA RADAR
APP - WARSZAWA ZBLIŻANIE
GDAŃSK ZBLIŻANIE
KRAKÓW ZBLIŻANIE
POZNAŃ ZBLIŻANIE
TWR - OKĘCIE WIEŻA
WROCLAW WIEŻA
POZNAŃ WIEŻA
GDAŃSK WIEŻA
KATOWICE WIEŻA
MODLIN WIEŻA
KRAKÓW WIEŻA
RZESZÓW WIEŻA
FIS - GDAŃSK INFORMACJA
WARSZAWA INFORMACJA
POZNAŃ INFORMACJA
KRAKÓW INFORMACJA

UWAGA

Częstotliwości podane są w rozdziale AD 2 oraz AIP VFR GEN 4.1.

2. OBSZAR OBJĘTY SŁUŻBĄ RADAROWĄ

- 2.1 ACC WARSZAWA posługuje się systemem wieloradarowym składającym się z następujących stacji monoimpulsowych radarów wtórnych zlokalizowanych w:

Gdańsku	(maksymalny zasięg 250 NM)
Katowicach	(maksymalny zasięg 250 NM) ¹⁾
Krakowie	(maksymalny zasięg 205 NM)
Łomży	(maksymalny zasięg 200 NM)
Neubrandenburgu	(maksymalny zasięg 150 NM)
Poznaniu	(maksymalny zasięg 250 NM)
Pułtusk	(maksymalny zasięg 250 NM)
Rzeszowie	(maksymalny zasięg 200 NM)
Szczecinku	(maksymalny zasięg 200 NM)
Tarnobrzegu	(maksymalny zasięg 200 NM)
Warszawie	(maksymalny zasięg 250 NM)
Wilnie	(maksymalny zasięg 200 NM)
Wrocławiu	(maksymalny zasięg 250 NM)

Służba radarowa pełniona jest w całym obszarze FIR WARSZAWA powyżej FL 95.

¹⁾ - W przypadku braku danych z radaru w Katowicach wykorzystywane są dane z radaru w Krakowie (maksymalny zasięg 250 NM).

3. APP WARSZAWA

- 3.1 APP WARSZAWA posługuje się dwoma stacjami radarowymi PSR/MSSR, zlokalizowanymi na lotnisku Chopina w Warszawie PSR/MSSR (ELDIS) o zasięgu maksymalnym 80 NM/250 NM i PSR/MSSR (ASR-10) o zasięgu maksymalnym 60 NM/250 NM.
- 3.2 Służba radarowa jest pełniona w TMA WARSZAWA - H24.

INTRODUCTION

Radar Air Traffic Service is provided within the WARSZAWA FIR.
The use of one of the following call signs by the air traffic controller or FIS officer will indicate to the pilot that radar service may be provided to the aircraft:

ACC - WARSZAWA RADAR
APP - WARSZAWA APPROACH
GDAŃSK APPROACH
KRAKÓW APPROACH
POZNAŃ APPROACH
TWR - OKĘCIE TOWER
WROCLAW TOWER
POZNAŃ TOWER
GDAŃSK TOWER
KATOWICE TOWER
MODLIN TOWER
KRAKÓW TOWER
RZESZÓW TOWER
FIS - GDAŃSK INFORMATION
WARSZAWA INFORMATION
POZNAŃ INFORMATION
KRAKÓW INFORMATION

REMARK

Frequencies are listed in chapter AD 2 and AIP VFR GEN 4.1.

RADAR SERVICE AREA

WARSZAWA ACC uses a multiradar tracking system based on the following MSSR stations located in:

Gdańsk	(maximum range 250 NM)
Katowice	(maximum range 250 NM) ¹⁾
Kraków	(maximum range 205 NM)
Łomża	(maximum range 200 NM)
Neubrandenburg	(maximum range 150 NM)
Poznań	(maximum range 250 NM)
Pułtusk	(maximum range 250 NM)
Rzeszów	(maximum range 200 NM)
Szczecinek	(maximum range 200 NM)
Tarnobrzeg	(maximum range 200 NM)
Warszawa	(maximum range 250 NM)
Vilnius	(maximum range 200 NM)
Wrocław	(maximum range 250 NM)

Radar service is provided within the entire area of the WARSZAWA FIR above FL 95.

¹⁾ - In case no data from the Katowice station is available, data provided by the Kraków station (maximum range 250 NM) will be used.

WARSZAWA APP

WARSZAWA APP uses two PSR/MSSR radar stations located at Warsaw Chopin Airport: PSR/MSSR (ELDIS) with a maximum range of 80 NM/250 NM and PSR/MSSR (ASR-10) with a maximum range of 60 NM/250 NM.

The radar service is provided within the WARSZAWA TMA - H24.

- 11.1 TWR KRAKÓW posługuje się dwoma stacjami radarowymi zlokalizowanymi w Krakowie: MSSR o zasięgu maksymalnym 250 NM oraz PSR o zasięgu maksymalnym 80 NM.
- 11.2 Służba radarowa jest pełniona w CTR KRAKÓW/Balice - H24.
- 12. TWR KATOWICE**
- 12.1 TWR KATOWICE posługuje się dwoma stacjami radarowymi zlokalizowanymi w Katowicach: MSSR o zasięgu maksymalnym 250 NM oraz PSR o zasięgu maksymalnym 60 NM.
- 12.2 Służba radarowa jest pełniona w CTR KATOWICE/Pyrzowice – H24.
- 13. TWR MODLIN**
- 13.1 TWR MODLIN posługuje się dwoma stacjami radarowymi MSSR zlokalizowanymi na lotnisku Chopina w Warszawie: ELDIS i ASR10 oraz stacją radarową MSSR Pułtusk o zasięgu maksymalnym 250 NM. Pokrycie radarowe dostępne na i powyżej 1000 ft AMSL.
- 13.2 Służba radarowa jest pełniona w CTR WARSZAWA/Modlin w godzinach pracy TWR/CTR EPMO.
- 14. TWR RZESZÓW**
- 14.1 TWR RZESZÓW posługuje się stacją radarową MSSR zlokalizowaną w Rzeszowie o zasięgu maksymalnym 200 NM.
- 14.2 Służba radarowa jest pełniona w CTR RZESZÓW/Jasionka w godzinach pracy TWR RZESZÓW i CTR RZESZÓW/Jasionka.
- 15. SŁUŻBA INFORMACJI POWIETRZNEJ**
- 15.1 Służba informacji powietrznej posługuje się systemem wieloradarowym składającym się ze stacji monoimpulsowych radarów oraz systemem multilateralnym (WAM), zapewniającym pokrycie w granicach pionowych TMA GDAŃSK.
- 15.2 Radarowa służba informacji powietrznej może być zapewniana H24 wyłącznie dla zidentyfikowanych statków powietrznych.
- 15.3 Zapewnianie radarowej służby informacji powietrznej jest uwarunkowane następującymi ograniczeniami:
- wysokością lotu statku powietrznego;
 - ukształtowaniem terenu;
 - możliwościami technicznymi;
 - obciążeniem ruchem lotniczym informatora FIS.
- Radarowa służba informacji powietrznej może zostać zakończona w dowolnym momencie.
- 16. ZASTOSOWANIE SŁUŻBY RADAROWEJ DLA TWR**
- 16.1 Zasady identyfikacji radarowej są zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), część 8, punkt 8.10.2.3.
- 16.2 Służba radarowa zapewniona jest w przestrzeniach wymienionych w punktach 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 oraz 14 w ramach zapewniania służby ruchu lotniczego. Służba radarowa obejmuje:
- monitorowanie toru lotu statków powietrznych na podejściu końcowym,
 - monitorowanie toru lotu innych statków powietrznych w pobliżu lotniska,
 - zapewnienie pomocy nawigacyjnej dla lotów VFR.
- Dodatkowo TWR OKĘCIE odpowiada za:
- ustalenie separacji radarowej między statkami powietrznymi odlatującymi jeden za drugim.
- 17. ZASTOSOWANIE SŁUŻBY RADAROWEJ PRZEZ FIS**
- 17.1 Informacje przedstawione na wskaźniku sytuacji mogą być wykorzystane w celu udzielenia zidentyfikowanym statkom powietrznym:
- informacji o każdym zaobserwowanym statku powietrznym, który znajduje się na drodze lotu kolidującej z drogą zidentyfikowanego statku powietrznego oraz sugestii lub rad dotyczących omijania;
 - informacji o miejscu występowania znaczących zjawisk pogody i – jeżeli jest to możliwe – rady, jak najlepiej ominąć ewentualne strefy złej pogody;
- UWAGA**
- W pewnych okolicznościach najaktywniejsza strefa złej pogody może nie być wyświetlana.**
- informacji pomagających statkowi powietrznemu w prowadzeniu nawigacji.
- KRAKÓW TWR uses two radar stations located in Kraków: a MSSR with a maximum range of 250 NM and a PSR with a maximum range of 80 NM.
- Radar service within the KRAKÓW/Balice CTR is provided - H24.
- KATOWICE TWR**
- KATOWICE TWR uses two radar stations located in Katowice: a MSSR with a maximum range of 250 NM and a PSR with a maximum range of 60 NM.
- Radar service within the KATOWICE/Pyrzowice CTR is provided – H24.
- MODLIN TWR**
- MODLIN TWR uses two MSSR stations located at Warsaw Chopin Airport: ELDIS and ASR10, and a MSSR station in Pułtusk with a maximum range of 250 NM. The radar coverage is available at and above 1000 ft AMSL.
- Radar service within the WARSZAWA/Modlin CTR is provided during the hours of operation of EPMO TWR/CTR.
- RZESZÓW TOWER**
- TWR RZESZÓW uses MSSR station located in Rzeszów with a max range of 200 NM.
- Radar service within the RZESZÓW/Jasionka CTR is provided during the hours of operation of RZESZÓW TWR and RZESZÓW/Jasionka CTR.
- FLIGHT INFORMATION SERVICE**
- Flight information service uses a multiradar tracking system based on MSSR stations and Wide Area Multilateration System for coverage of GDAŃSK TMA vertical limits.
- Radar flight information service may be provided H24 only for identified aircraft.
- Provision of radar flight information service is conditional on the following restrictions:
- flight altitude of aircraft;
 - topography;
 - technical capabilities;
 - traffic load for FIS officer.
- Radar flight information service may be terminated at any time.
- PROVISION OF RADAR SERVICE FOR TWR**
- The rules of the radar identification are in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), part 8, para 8.10.2.3.
- Radar service is provided within airspace described in items 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 and 14 within the framework of ATS provision. Radar service includes:
- flight path monitoring of aircraft on final approach,
 - flight path monitoring of other aircraft in the vicinity of the aerodrome,
 - providing navigation assistance to VFR flights.
- Additionally, OKĘCIE TWR is responsible for:
- establishing radar separation between succeeding departing aircraft.
- PROVISION OF RADAR SERVICE BY FIS**
- The information presented on a situation display may be used to provide identified aircraft with:
- information regarding any aircraft observed to be on a conflicting path with the identified aircraft and suggestions or advice regarding avoiding action;
 - information on the position of significant weather and, as practicable, advice to the aircraft on how best to circumnavigate any such areas of adverse weather;
- REMARK**
- Under certain circumstances the most active area of adverse weather may not be displayed.**
- information to assist the aircraft in its navigation.

- 17.2 Przed rozpoczęciem zapewnienia statkowi powietrznemu służby dozoru ATS, identyfikacja jest ustanawiana a pilot jest o tym informowany. Następnie identyfikacja jest utrzymywana aż do zakończenia zapewniania służby dozoru ATS.

Gdy identyfikacja zostanie później utracona, pilot jest o tym informowany i, gdy ma to zastosowanie, podaje się odpowiednie instrukcje.

- 17.3 Zasady identyfikacji radarowej są zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), część 8, punkt 8.6.2.3.

UWAGA

Stosowanie systemu dozoru ATS w służbie informacji powietrznej nie zwalnia dowódcy statku powietrznego z żadnej odpowiedzialności, łącznie z podejmowaniem ostatecznej decyzji dotyczącej każdej sugerowanej zmiany planu lotu.

18. ZASTOSOWANIE SŁUŻBY RADAROWEJ DLA ACC I APP

- 18.1 Zasady identyfikacji radarowej są zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), część 8, punkt 8.6.2 z wyłączeniem metody zawartej w punkcie 8.6.2.2.1.c.

- 18.2 Służba radarowa zapewniona jest w przestrzeniach wymienionych w punktach 2.1, 3.2, 4.3, 5.3 oraz 6.3 w ramach zapewniania służby ruchu lotniczego. Służba radarowa obejmuje:

ACC WARSZAWA odpowiadająca za:

- separację statków powietrznych,
- monitorowanie ruchu lotniczego w celu udzielenia informacji o odchyleniu od nominalnego toru lotu,
- wektorowanie radarowe dla omińnięcia ruchu i skrócenia przebiegu trasy,
- pomoc statkom powietrznym będącym w niebezpieczeństwie,
- koordynowanie różnych rodzajów ruchu lotniczego.

W APP dodatkowo do punktów a) - e) powyżej:

- wektorowanie radarowe do miejsca, z którego może być wykonane końcowe podejście instrumentalne w oparciu o pomoce interpretowane przez pilota, albo
- wektorowanie radarowe do miejsca, z którego może być wykonane podejście z widocznością,
- monitorowanie podejść instrumentalnych i z widocznością.

19. SEPARACJE RADAROWE

- 19.1 W FIR WARSZAWA stosowane są następujące separacje radarowe:

ACC WARSZAWA:

- 5 NM separacji poziomej dla indywidualnych statków powietrznych przy przecinaniu poziomów, mijaniu i wyprzedzaniu,

APP:

- minimum poziomej separacji radarowej wynosi 5 NM,
- minimum separacji radarowej w warunkach turbulencji w śladzie aerodynamicznym powinno być stosowane zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), punkt 8.7.4.

Dodatkowo dla APP GDAŃSK oraz APP WARSZAWA:

- w promieniu 30 km (16 NM) od anteny radaru minimum separacji może być zmniejszone do 3 NM.

20. UTRATA ŁĄCZNOŚCI W PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ

- 20.1 Postępowanie załogi w wypadku utraty łączności powinno być zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), część 15, punkt 15.3., Załącznikiem 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Przepisy ruchu lotniczego, rozdział 3, punkt 3.6.5.2., Załącznikiem 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - Służby Ruchu Lotniczego, rozdział 5, Regionalnymi Procedurami Uzupełniającymi dla Regionu Europy (Doc 7030).

- 20.2 Natychmiast po stwierdzeniu braku dwustronnej łączności, powinny być podjęte kroki w celu sprawdzenia, czy statek powietrzny jest w stanie odbierać transmisję organu kontroli ruchu lotniczego, nakazując temu statkowi wykonywanie określonych manewrów, które mogłyby być zaobserwowane na wskaźniku radaru lub ADS-B lub też - jeśli to możliwe - nakazując statkowi nadanie określonego sygnału, który stanowiłby potwierdzenie odbioru.

Before the commencement of provision of ATS surveillance service to the aircraft, identification is established and the pilot is informed about this fact. Then the identification is maintained until the provision of ATS surveillance service has been terminated.

When the identification is lost later on, the pilot is informed about this fact and, if applicable, appropriate instructions are given.

The rules of the radar identification are in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), part 8, item 8.6.2.3.

REMARK

The use of the ATS surveillance system in the flight information service shall not exempt the pilot-in-command of an aircraft from any responsibility, including taking a final decision on a suggested change to the flight plan.

PROVISION OF RADAR SERVICE FOR ACC AND APP

The rules of the radar identification are in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), part 8, para 8.6.2, excluding the method described in item 8.6.2.2.1.c.

Radar service is provided within airspace described in items 2.1, 3.2, 4.3, 5.3 and 6.3 within the framework of ATS provision. Radar service includes:

WARSZAWA ACC responsible for:

- separation between aircraft,
- monitoring of the air traffic to provide information on deviation from a nominal track of flight,
- radar vectoring for avoiding the traffic and possible short-cuts,
- help for aircraft being in distress,
- co-ordination of different types of air traffic.

In APP additionally to items a) - e) above:

- radar vectoring into position from which a final instrument approach based on facilities interpreted by the pilot may be executed, or
- radar vectoring into position from which a visual approach may be executed,
- monitoring of instrument and visual approaches.

RADAR SEPARATIONS

The following separations are in use within the WARSZAWA FIR:

WARSZAWA ACC:

- 5 NM of horizontal separation for individual aircraft during level crossing, avoiding or converging,

APP:

- horizontal radar separation minimum is 5 NM,
- radar separation minimum in wake turbulence conditions should be applied according to Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), item 8.7.4.

Additionally in GDAŃSK APP and WARSZAWA APP:

- within the radius of 30 km (16 NM) from radar antenna the separation minimum may be reduced to 3 NM.

COMMUNICATION FAILURE WITHIN CONTROLLED AIRSPACE

Procedures applicable in case of communication failure are in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444) part 15, item 15.3., Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation - Rules of the Air, chapter 3, item 3.6.5.2., Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation - Air Traffic Services, chapter 5, Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

As soon as it is known that two-way communication has failed, action shall be taken to ascertain whether the aircraft is able to receive transmissions from the air traffic control unit by requesting it to execute a specified manoeuvre which can be observed by radar or ADS-B or to transmit, if possible, a specified signal in order to indicate acknowledgement.

20.3 Jeżeli statek powietrzny nie potwierdza, że jest w stanie odbierać i potwierdzać odbiór transmisji, należy zapewnić separację między statkiem powietrznym, który utracił łączność, a innymi statkami powietrznymi na podstawie założenia, że statek powietrzny postąpi jak podano niżej:

- a) jeżeli znajduje się w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością:
 - 1) ustawi transponder na kod 7600;
 - 2) będzie kontynuować lot w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością;
 - 3) wylądować na najbliższym lotnisku; i
 - 4) zawiadomi o przylocie właściwy organ kontroli ruchu lotniczego w sposób najszybszy; lub
- b) jeżeli znajduje się w warunkach meteorologicznych dla lotu według wskazań przyrządów lub też, jeżeli warunki są takie, że pilot prawdopodobnie nie zakończy lotu zgodnie z lit. a):
 - 1) ustawi transponder na kod 7600;
 - 2) jeżeli nie ustalono inaczej na podstawie regionalnego porozumienia żeglugi powietrznej, w przestrzeni powietrznej, w której jest stosowana separacja proceduralna, utrzymuje ostatnio przydzieloną prędkość i poziom lub minimalną wysokość bezwzględną, jeżeli jest większa, w ciągu 20 minut od czasu, gdy nie mógł on zgłosić swej pozycji nad obowiązkowym punktem meldowania, a następnie dostosować poziom i prędkość do złożonego planu lotu, lub
 - 3) w przestrzeni powietrznej, w której system dozoru ATS jest używany do zapewnienia kontroli ruchu lotniczego, utrzymuje ostatnio wyznaczoną prędkość i przydzielony poziom lotu lub minimalną bezwzględną wysokość lotu (jeżeli jest wyższa), przez 7 minut po:
 - i) czasie osiągnięcia ostatniego przydzielonego poziomu lotu lub minimalnej bezwzględnej wysokości lotu; lub
 - ii) czasie ustawienia kodu 7600 na transponderze lub ustawienia wskazania o utracie łączności powietrze - ziemia na nadajniku ADS-B; lub
 - iii) niezameldowaniu przez załogę statku powietrznego pozycji nad obowiązkowym punktem meldunkowym;

w zależności od tego, co następuje później, a następnie skoryguje poziom lotu i prędkość zgodnie ze złożonym planem lotu;

- 4) wróci na trasę zgodną z bieżącym planem lotu, nie później niż w następnym punkcie znaczącym, uwzględniając stosowaną minimalną wysokość bezwzględną lotu, w razie wektorowania lub polecenia przez ATC do wykonania procedury z odchyleniem (offset) z zastosowaniem RNAV bez określonego limitu;
- 5) wykona lot po trasie zgodnej z bieżącym planem lotu do wyznaczonej pomocy nawigacyjnej lub pozycji obsługującej lotnisko docelowe i - gdy występuje potrzeba zastosowania się do punktu 6) niżej - będzie oczekiwać nad tą pomocą, aż do rozpoczęcia zniżania;
- 6) rozpocznie zniżanie nad pomocą nawigacyjnej lub pozycji określonej w punkcie 5) o spodziewanym czasie podejścia odebranych jako ostatni i potwierdzonych lub możliwie jak najbliżej tego czasu albo - jeżeli spodziewanego czasu podejścia nie odebrano i nie potwierdzono - o przewidywanym czasie przylotu wynikającym z bieżącego planu lotu lub możliwie jak najbliżej tego czasu;
- 7) wykona normalną procedurę podejścia według wskazań przyrządów, ustaloną dla wyznaczonej pomocy nawigacyjnej lub pozycji; i
- 8) wylądować - jeżeli jest to możliwe - w przeciągu 30 minut po przewidywanym czasie przylotu podanym pod 6) lub też po ostatnio potwierdzonym spodziewanym czasie podejścia - w zależności od tego, który z wyżej wymienionych czasów jest późniejszy.

20.4 W CTR WARSZAWA/Modlin, CTR WARSZAWA/Okęcie oraz w TMA WARSZAWA w przypadku utraty łączności należy zastosować się odpowiednio do punktów: AD 2 EPMO 2.22.4.2, AD 2 EPMO 2.22.5.5, AD 2 EPWA 2.22.4.1 lub AD 2 EPWA 2.22.5.5.

If the aircraft fails to indicate that it is able to receive and acknowledge transmissions, separation shall be maintained between the aircraft having the communication failure and other aircraft, based on the assumption that the aircraft will:

- a) if in visual meteorological conditions:
 - 1) set the transponder to Code 7600;
 - 2) continue to fly in visual meteorological conditions;
 - 3) land at the nearest suitable aerodrome; and
 - 4) report its arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic control unit; or
- b) if in instrument meteorological conditions or when conditions are such that it does not appear likely that the pilot will complete the flight in accordance with a):
 - 1) set the transponder to Code 7600;
 - 2) unless otherwise prescribed on the basis of a regional air navigation agreement, in airspace where procedural separation is being applied, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 20 minutes following the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan; or
 - 3) in airspace where an ATS surveillance system is used in the provision of air traffic control, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes following:
 - i) the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached; or
 - ii) the time the transponder is set to Code 7600 or the ADS-B transmitter is set to indicate the loss of air-ground communications; or
 - iii) the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point;

whichever is later and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan;

- 4) when being vectored or having been directed by ATC to proceed offset using RNAV without a specified limit, proceed in the most direct manner possible to rejoin the current flight plan route no later than over the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude;
- 5) proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigation aid or fix serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with 6), hold over this aid or fix until commencement of descent;
- 6) commence descent from the navigation aid or fix specified in 5) at, or as close as possible to, the expected approach time last received and acknowledged; or, if no expected approach time has been received and acknowledged, at, or as close as possible to the estimated time of arrival resulting from the current flight plan;
- 7) complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid or fix; and
- 8) land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified in 6) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.

In case of communication failure within the WARSZAWA/Modlin CTR, WARSZAWA/Okęcie CTR oraz w WARSZAWA TMA items AD 2 EPMO 2.22.4.2, AD 2 EPMO 2.22.5.5, AD 2 EPWA 2.22.4.1 or AD 2 EPWA 2.22.5.5 shall be applicable.

21. UTRATA ŁĄCZNOŚCI W PRZESTRZENI NIEKONTROLOWANEJ

21.1 W przypadkach gdzie utrzymanie dwukierunkowej łączności w przestrzeni niekontrolowanej jest wymagane w razie utraty łączności:

- a) jeżeli statek powietrzny znajduje się w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością pilot postępuje jak poniżej:
 - 1) ustawia transponder na kod 7600;
 - 2) kontynuuje lot w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością na zasadach opisanych w AIP ENR 2.2.1 pkt. 2 i 3;
 - 3) zawiadamia o przylocie właściwy organ służb ruchu lotniczego w sposób najszybszy; lub
- b) jeżeli statek powietrzny znajduje się w warunkach meteorologicznych dla lotu według wskazań przyrządów lub też, jeżeli warunki są takie, że pilot prawdopodobnie nie zakończy lotu zgodnie z lit. a), postępuje jak poniżej:
 - 1) ustawia transponder na kod 7600;
 - 2) wykonuje lot po trasie zgodnie z bieżącym planem lotu do wyznaczonej pomocy nawigacyjnej lub pozycji obsługującej lotnisko docelowe i - gdy występuje potrzeba zastosowania się do punktu 3) niżej - będzie oczekiwać nad tą pomocą, aż do rozpoczęcia zniżania;
 - 3) wykonuje normalną procedurę podejścia według wskazań przyrządów, ustaloną dla wyznaczonej pomocy nawigacyjnej lub pozycji.

21.2 Jeżeli okoliczności wskazują na to, że statek powietrzny, który utracił łączność, kieruje się prawdopodobnie do jednego z lotnisk zapasowych wymienionych w złożonym planie lotu, wówczas organ(y) działający(e) na lotnisku(ach) zapasowym(ych) oraz jakiegokolwiek inne organy służb ruchu lotniczego, które mogłyby być zainteresowane zmianą lotu, są zawiadamiane o okolicznościach utraty łączności oraz są proszone o starania w celu nawiązania łączności z tym statkiem w czasie, w którym statek ten może prawdopodobnie znajdować się w zasięgu łączności.

22. AWARIA RADARU W SŁUŻBIE KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO

W wypadku awarii radaru stosuje się procedury zgodne z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 8, punkt 8.8.4.

W CTR WARSZAWA/Okęcie w przypadku awarii radaru obowiązują kontrola proceduralna.

23. AWARIA RADARU W SŁUŻBIE INFORMACJI POWIETRZNEJ

W przypadku awarii systemu radarowego w trakcie zapewniania radarowej służby informacji powietrznej, gdy identyfikacja zostanie utracona, lub istnieje podejrzenie błędnej identyfikacji, służba radarowa zostaje zakończona, a piloci są o tym informowani.

24. RADAR WTÓRNY

W obszarze kontrolowanym FIR WARSZAWA oraz CTR WARSZAWA/Okęcie, CTR GDAŃSK/Lech Wałęsa, CTR KRAKÓW/Balice, CTR KATOWICE/Pyrzowice, CTR POZNAŃ/Ławica, CTR RZESZÓW/Jasionka, CTR WARSZAWA/Modlin, CTR WROCŁAW/Strachowice oraz TMA Rzeszów wymagane jest wyposażenie statku powietrznego w transponder pracujący w modzie A i C, chyba że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

25. SYSTEM PRZYDZIELANIA KODÓW SSR

25.1 Kody SSR przydzielane są zgodnie z ustaleniami Planu Żeglugi Powietrznej Regionu EUR ANP (Doc 7754), FASID, część IV (CNS), Supplement - SSR Code Allocation List for the EUR Region.

25.2 Jeżeli statek powietrzny wykonujący lot IFR nie otrzymał polecenia nastawienia odpowiedniego kodu SSR, to jego transponder powinien być włączony i nastawiony na mod A kod 2000 do czasu otrzymania odpowiednich instrukcji.

UWAGA

Otrzymanie indywidualnego kodu nie musi oznaczać, że danemu statkowi będzie zapewniana służba radarowa.

25.3 Jeżeli statek powietrzny wykonujący lot VFR nie otrzymał polecenia nastawienia odpowiedniego kodu SSR, to jego transponder powinien być włączony i nastawiony na kod A 7000 do czasu otrzymania odpowiednich instrukcji.

UWAGA**COMMUNICATION FAILURE WITHIN UNCONTROLLED AIRSPACE**

In the cases when maintaining two-way communication within uncontrolled airspace is required, if communication failure occurs:

- a) if the aircraft flies in visual meteorological conditions, the pilot shall take the following actions:
 - 1) set the transponder to Code 7600;
 - 2) continue to fly in visual meteorological conditions according to rules described in AIP ENR 2.2.1 items 2 and 3;
 - 3) report its arrival by the most expeditious means to the appropriate ATS unit; or
- b) if the aircraft flies in instrument meteorological conditions or when the conditions are such that it does not appear likely that the pilot will complete the flight in accordance with a), the pilot shall take the following actions:
 - 1) set the transponder to Code 7600;
 - 2) proceed according to the current flight plan to the designated navigation aid or fix serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with 3), will hold over this aid until commencement of descent;
 - 3) complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid or fix.

When the circumstances indicate that the aircraft which lost communication probably directs to one of the alternate aerodromes listed in the filed flight plan, then the unit(s) operating on the alternate aerodrome(s) and any other ATS units which might be interested in changing the flight are informed on the circumstances of communication failure and are asked to try to establish communication with this aircraft at the time when the aircraft may be probably located within the communication coverage.

RADAR FAILURE IN THE AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE

Procedures applicable in case of radar failure are in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 8, item 8.8.4.

Within the WARSZAWA/Okęcie CTR procedural control shall be mandatory in case of radar failure.

RADAR FAILURE IN THE FLIGHT INFORMATION SERVICE

In the case of failure of the radar system during the provision of radar flight information service, when the identification is lost or the erroneous identification may be suspected, radar service is terminated and pilots are informed about this fact.

SECONDARY SURVEILLANCE RADAR

Unless the appropriate ATC unit cleared otherwise within control area of the WARSZAWA FIR and WARSZAWA/Okęcie CTR, GDAŃSK/Lech Wałęsa CTR, KRAKÓW/Balice CTR, KATOWICE/Pyrzowice CTR, POZNAŃ/Ławica CTR, RZESZÓW/Jasionka CTR, WARSZAWA/Modlin CTR, WROCŁAW/Strachowice CTR and Rzeszów TMA an aircraft is required to be equipped with an SSR transponder operating in mode A and C.

SSR CODE ALLOCATION SYSTEM

SSR code allocation is provided in accordance with EUR ANP (Doc 7754), FASID, Part IV (CNS), Supplement - SSR Code Allocation List for the EUR Region.

If the pilot of an aircraft conducting IFR flight has not been instructed to set any SSR code, then the transponder shall be set to mode A, code 2000 and switched on until receiving appropriate instructions.

REMARK

Receiving a discrete code does not necessarily imply that radar service will be provided to the given aircraft.

If the pilot of an aircraft conducting VFR flight has not been instructed to set any SSR code, then the transponder shall be set to code A 7000 and switched on until receiving appropriate instructions.

REMARK

Otrzymanie indywidualnego kodu nie musi oznaczać, że danemu statkowi będzie zapewniana służba radarowa.

- 25.4 Gdy statek powietrzny posiada na pokładzie sprawny transponder, pilot powinien przez cały czas trwania lotu korzystać z niego, niezależnie od tego czy statek powietrzny znajduje się wewnątrz czy na zewnątrz przestrzeni powietrznej, gdzie na potrzeby ATS jest wykorzystywany SSR.
- 25.5 **Właściwa konfiguracja znaku identyfikacyjnego statku powietrznego (ACID) w transponderze/FMS**
- 25.5.1 Zgodnie z ICAO Doc 8168 [PANS-OPS] Tom I, Część III, Dział 3, rozdział 1, punkt 1.3, załogi statków powietrznych wyposażonych w mod S z funkcją identyfikacji statku powietrznego, ustawiają w transponderze znak identyfikacyjny statku powietrznego.
- 25.5.2 Zgodnie z europejskimi wymaganiami dotyczącymi sprzętu pokładowego, statki powietrzne wyposażone w transponder modu S muszą posiadać funkcję identyfikacji statku powietrznego. Prawidłowe ustawienie znaku identyfikacyjnego statku powietrznego ma istotne znaczenie dla korelacji traków radarowych z danymi zawartymi w planach lotu w naziemnych systemach ATM. Wprowadzenie niewłaściwych znaków identyfikacyjnych statków powietrznych, np. BC_1234 zamiast ABC1234 uniemożliwia automatyczną korelację traków z planami lotów. Częste występowanie takich przypadków obniża efektywność wykorzystania modu S, co ostatecznie może skutkować opóźnieniami. Znak identyfikacyjny statku powietrznego składający się z nie więcej niż 7 znaków alfanumerycznych, należy wprowadzić w polu 7 planu lotu i ustawić odpowiednio w transponderze /FMS statku powietrznego, jak podano poniżej:
- 25.5.2.1 trzyliterowy oznacznik ICAO towarzystwa lotniczego, po którym następuje znak identyfikacyjny lotu (np. KLM511, BAW213, LOT111), kiedy stosowany w korespondencji radiowej znak wywoławczy składa się z oznacznika ICAO towarzystwa lotniczego, po którym następuje znak identyfikacyjny lotu (np. KLM 511, SPEEDBIRD 213, LOT 111).
- 25.5.2.2 znak rejestracyjny statku powietrznego (np. EIAKO, 4XBCD, OOTEK), kiedy znakiem wywoławczym są znaki rejestracyjne (np. EIAKO) lub znaki rejestracyjne poprzedzone oznacznikiem ICAO towarzystwa lotniczego (np. SVENAIR EIAKO), lub gdy statek powietrzny nie jest wyposażony w radio.
- 25.5.2.3 Nie należy dodawać zer, myślników lub spacji, w przypadku gdy znak identyfikacyjny statku powietrznego składa się z mniej niż 7 znaków.
- 25.6 Po wylądowaniu pilot powinien zwolnić kod indywidualny (powrócić do kodu 7000 lub odpowiednio 2000).
- 25.7 Kody specjalne
- Włączenie kodu A 7700 zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 8, punkt 8.8.1.
- Włączenie kodu A 7600 zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 8, punkt 8.8.3.
- Włączenie kodu A 7500 zgodnie z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444), rozdział 15, punkt 15.1.3.
- Kody dla potrzeb ruchu lotniczego.
- Kod A 7777 - transponder monitoringu naziemnego.

Receiving a discrete code does not necessarily imply that radar service will be provided to the given aircraft.

When an aircraft carries a serviceable transponder, the pilot shall operate the transponder at all times during flight, regardless of whether the aircraft is within or outside airspace where SSR is used for ATS purposes.

Correct configuration of Aircraft ID (ACID) in transponder/FMS

In accordance with ICAO Doc 8168 [PANS-OPS] Vol. I, Part III, Section 3, Chapter 1, item 1.3, flight crew of aircraft equipped with Mode S having an aircraft identification feature shall set the aircraft identification in the transponder.

To comply with European airborne equipment requirements, Mode S transponder equipped aircraft must incorporate an Aircraft Identification Feature. Correct setting of aircraft identification is essential for the correlation of radar tracks with flight plan data in the ATM Operator ground systems. Incorrect aircraft identification settings, e.g. BC_1234 instead of ABC1234 prohibit automatic track correlation and, if perpetuated, will limit the effectiveness of Mode S usage and finally may cause delays. Aircraft Identification, not exceeding 7 alphanumeric characters is to be entered in item 7 of the flight plan and set properly in the aircraft transponder/FMS as follows:

the ICAO three-letter designator for the aircraft operating agency followed by the flight identification (e.g. KLM511, BAW213, LOT111), when in radiotelephony the callsign used consists of the ICAO telephony designator for the operating agency followed by the flight identification (e.g. KLM 511, SPEEDBIRD 213, LOT 111).

the registration marking of the aircraft (e.g. EIAKO, 4XBCD, OOTEK), when in radiotelephony the callsign used consists of the registration marking alone (e.g. EIAKO), or preceded by the ICAO telephony designator for the operating agency (e.g. SVENAIR EIAKO), or the aircraft is not equipped with radio.

No zeros, dashes or spaces are to be added when the Aircraft Identification consists of less than 7 characters.

The pilot should release the discrete code after landing (revert to code 7000 or 2000 respectively).

Special codes

Switching on code A 7700 in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 8, item 8.8.1.

Switching on code A 7600 in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 8, item 8.8.3.

Switching on code A 7500 in accordance with Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management (Doc 4444), chapter 15, item 15.1.3.

Codes for air traffic use.

Code A 7777 - ground monitoring transponder .

ENR 1.14 INCYDENTY LOTNICZE AIR TRAFFIC INCIDENTS

FORMULARZE RAPORTÓW

1. W rozdziale tym są zawarte formularze raportów, które w razie potrzeby załogi statków powietrznych powinny składać w Biurach Odpraw Załóg. Są to:
 - Meldunek o zderzeniu z ptakami (ENR 1.14.1),
 - Meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym (ENR 1.14.2),
 - Raport "Post-Flight Report" (ENR 1.14.3).
2. Meldunek o zderzeniu z ptakami - jest to raport, który należy złożyć w sytuacji, gdy miało miejsce zderzenie statku powietrznego z pojedynczymi ptakami lub z ich grupą, niezależnie od konsekwencji takiego zderzenia.
3. Meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym należy wypełnić i złożyć, gdy wystąpiła jakakolwiek nieprawidłowość proceduralna, wystąpiło niebezpieczne zbliżenie statków powietrznych lub wystąpiła niesprawność urządzenia pokładowego lub radionawigacyjnego itp. Raport powinien zawierać informacje o parametrach lotu, warunkach atmosferycznych w momencie wystąpienia nieprawidłowości oraz jej dokładny opis.
4. Raport "Post-Flight Report" (odpowiedni do zaistniałej sytuacji) zawiera:
 - 4.1 Uwagi i sugestie pilota odnośnie funkcjonowania służb ruchu lotniczego lub służb lotniskowych.
 - 4.2 Informacje o nieprawidłowościach, których nie obejmuje formularz meldunku o nieprawidłowości w ruchu lotniczym.
 - 4.3 Inne propozycje załogi statku powietrznego odnoszące się do konkretnego zdarzenia.
5. Meldunki podane powyżej można złożyć w najbliższym Biurze Odpraw Załóg osobiście, faksem lub na adres e-mail: aro@pansa.pl.
6. Biura Odpraw Załóg są zobowiązane do potwierdzenia przyjęcia wszystkich w/w meldunków.
7. Numery telefonów i faksów, adresy AFTN oraz e-mail do Biur Odpraw Załóg są podane w rozdziale GEN 3.1.

REPORTING FORMS

This chapter contains reporting forms which should be submitted through ATS Reporting Offices if necessary. They are as follows:

- Bird Strike Reporting Form (ENR 1.14.1),
- Air Traffic Incident Report Form (ENR 1.14.2),
- Post-Flight Report (ENR 1.14.3).

The Bird Strike Reporting Form is a report which should be submitted in case of collision of an aircraft with a single bird or with a group of birds, regardless of consequences of such collision.

The Air Traffic Incident Report Form shall be filled and submitted if: - there was any procedural incident, near collision situation or facility inefficiency, etc. This report form shall contain the information on flight parameters and meteorological data at the time of incident and shall contain a detailed description of the incident.

The "Post-Flight Report" (relevant for situation) contains:

The Pilot's notes and suggestions related to the functionality of air traffic services or aerodrome services.

Information on other incidents not covered by Air Traffic Incident Report Form.

Other suggestions of air crew related to specified situation.

Reports mentioned above may be submitted through the nearest ATS Reporting Office personally or by fax or via e-mail: aro@pansa.pl.

ATS Reporting Offices are obliged to confirm receipt of reports mentioned above.

Phone/fax numbers, AFTN and email addresses to ATS Reporting Offices are listed in chapter GEN 3.1.

ENR 3.2.1 TRASY NAWIGACJI OBSZAROWEJ RNAV ROUTES							
Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	Odległość geodezyjna Geodesic DIST (NM)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits (FL) Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
L730 (RNAV 5)							
▲ ALUKA (FIR BDRY) 52 53 57 N 014 18 24 E							
		50.7	660 95 [C]			+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL145-FL660 PERM 2) FL95-FL145 CDR 1 - H24 ALTN: BODLA Z491 VAVUN
Δ VAVUN 53 28 31 N 015 19 59 E							
		7.3	660 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ UNVOX 53 30 51 N 015 31 35 E							
		7.6	660 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ GOBRA 53 35 05 N 015 42 09 E							
		35.9	660 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ LUXAL 53 54 56 N 016 32 35 E							
		20.1	660 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ VEKON 54 05 51 N 017 01 06 E							
		18.4	660 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ KOSEX 54 07 34 N 017 32 10 E							

ENR 3.2.1 TRASY NAWIGACJI OBSZAROWEJ RNAV ROUTES							
Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	Odległość geodezyjna Geodesic DIST (NM)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits (FL) Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
Y218 (RNAV 5)							
▲ ABSAG (FIR BDRY) 52 48 44 N 014 13 29 E							
		6.0	660 95 [C]	110 ↓		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ ALUKA (FIR BDRY) 52 53 57 N 014 18 24 E							

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
BESOT	52 55 18 N 022 56 40 E	M977, N869, Z460	FRA(I) FRA(A): EYKA, EYVI FRA(D): EPMO, EPWA, EYKA, EYVI
BESTO	51 43 48 N 017 23 56 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE/ARRIVAL EPKS, L623	FRA(I)
BETUP *	53 11 53 N 020 00 00 E	TSA02	
BEVOS *	51 09 49 N 021 14 19 E	TSA05	
BEZMI	54 23 14 N 017 24 24 E	L733, P31	FRA(I)
BIBKA	53 11 27 N 018 57 18 E	N133, Z96	FRA(I)
BIGLU	51 43 23 N 023 32 35 E	L999, T344	FRA(X)
BILRA	54 46 29 N 014 20 20 E	Q800, Z493	FRA(EX)
BIMPA	52 22 28 N 019 46 29 E	STAR EPMO, STAR EPWA, P150, P851	FRA(I)
BINKA	53 45 34 N 014 16 32 E	L23, M602, N746	FRA(EX)
BINPO	51 40 11 N 016 37 00 E	L616	FRA(I) FRA(D): EPSC
BISWE *	54 06 00 N 020 55 00 E	TSA01	
BITVA	52 20 46 N 021 05 11 E	SID EPMO, SID EPWA	
BOBLU	50 23 59 N 021 54 35 E	TMA EPRZ	
BODLA	53 16 33 N 014 24 36 E	L132, L733, Q316, Z491, Z717	FRA(EX)
BOKSU	54 18 27 N 023 03 33 E	L71, M857, M985, N858	FRA(I)
BULEP	52 46 16 N 022 25 08 E	M857, N869	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA
BUNOS	54 59 22 N 018 10 54 E	T224	FRA(I)
BUWAS	52 10 47 N 021 47 07 E	STAR EPWA	
CELWO	52 21 18 N 016 53 44 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE EPKS	
CUZAC	50 39 28 N 018 46 28 E	SID EPKT, STAR EPKT	
DAHOW	51 46 48 N 022 00 44 E	MTMA EPDE	
DEBZU	52 02 16 N 021 05 47 E	STAR EPWA	
DEKUT	53 06 58 N 017 02 07 E	SID EPPO, STAR EPPO, N858, P861, Z96	FRA(I) FRA(A): EPPO FRA(D): EPPO
DELIR	53 04 50 N 017 06 49 E	T727	
DEMET *	53 50 41 N 019 11 29 E	MTMA EPMB	
DEMUR	54 04 48 N 015 00 28 E	L132, N746, Z491	FRA(I) FRA(D): EDDB, EDDT
DENKO	52 49 01 N 015 49 57 E	STAR EPPO, L616, L619, L996, M994, N858, P851, T727	FRA(I) FRA(AD): EDDB, EDDT FRA(A): EPPO
DERAM	51 50 49 N 019 16 51 E	L980	FRA(I): Only for ARR EPLB/EPRA and DEP EPRA
DESEN	50 16 12 N 017 31 01 E	L616	FRA(EX)
DEVEG	50 51 27 N 017 30 38 E	L617	
DEVEL	54 43 51 N 015 44 53 E	L621	FRA(I)
DEXIR	54 13 27 N 017 26 56 E	SID EPGD, T671, Y100	FRA(I) FRA(D): EPGD
DIBED	49 53 18 N 023 03 30 E	L747, L981, L984, M977, N195, N983	FRA(EX)
DIBLO	52 07 47 N 019 20 39 E	T174	FRA(I)
DIDPU	52 35 19 N 016 27 04 E	STAR EPPO	
DIFUS *	53 51 48 N 015 16 10 E	MTMA EPSN	
DILMU	52 19 49 N 021 20 42 E	SID EPMO	
DILVI	52 10 09 N 015 27 33 E	L979	FRA(I) FRA(A): EPZG FRA(D): EDDB, EDDT, EPZG
DIMEX	51 37 50 N 016 07 43 E	P733, T205, Z172	FRA(I) FRA(A): EDDB, EDDT FRA(D): LKKB, LKPR, LKVO
DINOV	50 55 43 N 016 05 08 E	STAR EPWR, T738, T871	FRA(I) FRA(A): EPWR FRA(D): EPKK, EPKT
DINVA	52 13 47 N 021 03 54 E	STAR EPWA	
DIODA	50 33 50 N 024 05 29 E		FRA(EX)

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
DIPKI	52 12 10 N 017 27 46 E	P150	FRA(I): Only for ARR/DEP EPZG
DISBI	52 03 59 N 022 58 41 E	M977	
DISEK *	52 55 28 N 014 52 04 E	TSA10	FRA(I)
DODOD	50 36 53 N 020 09 31 E	Q10	FRA(I)
DOGIG	50 49 25 N 022 05 10 E	L999	FRA(I)
DOMAG	54 58 28 N 017 41 08 E	L983, N133, T240	FRA(I)
DOMOB	52 34 02 N 020 44 47 E	SID EPMO	
DOPOX	52 17 25 N 021 07 16 E	SID EPWA	
DOSAL	53 23 55 N 015 23 32 E	L996	FRA(I)
DOSIX	52 20 53 N 019 13 39 E	STAR EPRA, P150	FRA(I)
DOTEX	51 12 01 N 021 51 44 E	N195	
DUCGO *	52 45 00 N 020 37 00 E	TSA02	
DUDCO	52 30 02 N 017 47 45 E	TRA 11, JET ARRIVAL EPKS	
DUFOH	50 28 24 N 019 38 35 E	SID EPKK, SID EPKT, STAR EPKT	
DUFSI	52 02 00 N 017 39 12 E	MTMA EPPW, TMA POZNAŃ NORTH	
DUTFU	52 15 45 N 021 20 25 E	STAR EPWA	
DUZOW	49 42 18 N 020 03 19 E	SID EPKK, STAR EPKK, SID EPKT, STAR EPKT	
EBOGU	53 22 44 N 018 08 59 E	N858, P733	FRA(I): Only for ARR/DEP EPGD
EDIZE	52 10 17 N 021 16 18 E	STAR EPWA	
EFLUW	49 54 17 N 019 01 50 E	STAR EPKK	
EGLON	51 25 00 N 021 59 05 E	L621, M857, M860	FRA(I)
EGLUC	50 38 27 N 019 54 21 E	SID EPKK, SID EPKT	
EHETE	50 01 00 N 019 21 07 E	STAR EPKK, RNP RWY07	
EKBEC	50 02 27 N 020 09 16 E	STAR EPKK	
EKBUT	52 51 50 N 015 00 17 E	L619	FRA(I)
EKRON	54 35 01 N 014 42 34 E	Z491	
EKRUL	50 44 46 N 021 21 40 E	L856	
EKSEK	51 07 42 N 015 36 39 E	T738, Z348, Z349	FRA(I): Only for DEP EPWR
EKTIZ	52 25 04 N 018 00 00 E	TRA 11, JET DEPARTURE/ARRIVAL EPKS	
EKVAT	49 50 26 N 020 17 29 E	L623	
ELGEL	52 26 22 N 020 52 51 E	STAR EPWA	
ELGOX	50 33 53 N 018 18 03 E	P193	FRA(I)
ELKAR	53 41 54 N 020 30 00 E	T727	FRA(I)
ELPOL	54 36 23 N 015 38 02 E	N195, N983, Y100	FRA(I)
ELSUM *	51 56 35 N 022 26 17 E	TSA 04, TSA 47	
ELSUP	52 32 24 N 015 24 41 E	SID EPPO, Z181	FRA(I) FRA(D): EPPO
ELTUB	53 40 21 N 015 25 21 E	L733	FRA(I) FRA(A): EPSC
ELVEP	50 18 00 N 019 09 41 E	SID EPKT	
ELVOT	50 36 42 N 016 24 33 E		FRA(X)
EMBIK	50 12 29 N 018 06 11 E	M992	FRA(I)
EMCEL	51 41 08 N 020 54 35 E	STAR EPWA	
EMFED	52 33 44 N 017 33 37 E	MTMA EPPW	
EMGAR	54 26 07 N 016 33 07 E	Z717	FRA(I) FRA(AD): EDDB, EDDT
EMGIP	52 36 18 N 018 34 29 E	N983	
EMKUX	49 39 15 N 019 41 26 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
EMLES *	53 16 21 N 016 28 06 E	MTMA EPMI, TSA09	
ENNAW	49 47 00 N 020 11 04 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
ENOBI	53 35 34 N 023 37 47 E	L979	FRA(EX)
ENORU	50 20 25 N 016 22 13 E		FRA(E) FRA(A): EPMO, EPWA
ENUBU *	51 29 13 N 018 40 49 E	MTMA EPLK	
ENZAM	52 12 05 N 021 33 17 E	STAR EPWA, STAR EPMO	
EPLUZ	50 17 57 N 022 19 36 E	Q258	
EPOPA	50 22 05 N 017 47 59 E	STAR EPWR, L617	FRA(I) FRA(A): EPWR

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
EREDA	51 50 54 N 020 38 04 E	SID EPMO	
ERGON	52 54 22 N 014 09 24 E	L619	
ERHAF	50 33 42 N 019 38 41 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
ERKEB	49 34 24 N 020 48 25 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
ERLEG	52 00 47 N 021 06 00 E	EPWA ILS CAT II&III z or LOC z RWY 33, EPWA ILS CAT II&III y RWY 33, EPWA RNAV (GNSS) RWY 33	
ERMIV	51 48 43 N 020 44 18 E	M985	
ERNOX	52 01 36 N 016 01 14 E	SID EPP0, P861	FRA(D): EPP0
ERPAB	52 38 06 N 018 19 09 E	M70	
ERPOK	49 57 00 N 020 06 55 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
ERPUX *	54 00 00 N 018 00 00 E	EPD53	
ERUNI *	52 26 15 N 021 44 14 E	MTMA EPMM	
ERZAR	53 56 25 N 018 43 52 E	MTMA EPMB	
ETABI	52 17 38 N 016 26 38 E	STAR EPP0, TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
ETEDI	53 35 32 N 019 52 17 E	T720	FRA(I): Only for ARR EPSY
ETITI	50 23 45 N 021 13 11 E	L981	FRA(I) FRA(AD): EPRZ
ETNEL	50 50 27 N 017 09 25 E	L616	
ETUBO	52 28 09 N 022 57 45 E	M863, M866, M977	FRA(I) FRA(AD): EPMO, EPWA
EVDEX	51 56 46 N 020 26 41 E	SID EPMO, SID EPWA, EPWA ILS CAT II y RWY 11, EPWA RNAV (GNSS) RWY 11	
EVEPU	51 54 06 N 019 36 23 E	N133	
EVGAG	51 54 23 N 015 15 09 E	T205	FRA(I)
EVGUR	51 18 22 N 019 36 45 E	Z169	
EVINA	51 23 16 N 020 21 36 E	SID EPMO, SID EPWA, M66, M985, N744, T353, Z175	FRA(I)
EVNIL *	51 40 38 N 018 45 47 E	MTMA EPLK	
EVNOB	54 15 54 N 018 11 05 E	SID EPGD, STAR EPGD	
EVODO	53 17 39 N 022 55 45 E	M977	FRA(I)
EXFOR	52 13 04 N 020 36 20 E	STAR EPWA	
EZHOT	50 11 19 N 019 17 29 E	STAR EPKK, SID EPKT	
EZLIH	50 33 49 N 018 43 08 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
EZWOP	50 28 34 N 018 38 39 E	STAR EPKT, EPKT RNP RWY08	
FAFEN	52 05 22 N 018 22 22 E	MTMA EPPW	
FALNE	51 51 27 N 019 37 51 E	STAR EPMO	
FARCU	53 53 38 N 014 12 46 E	STAR EPSC	
FESCU	50 10 52 N 018 51 05 E	SID EPKK, STAR EPKK, SID EPKT	
FEZUM	52 13 17 N 022 11 37 E	MTMA EPMM	
FILQZ	52 04 16 N 020 58 43 E	STAR EPWA	
FOJGO	51 39 25 N 021 32 17 E	MTMA EPDE	
FOLFA	51 46 37 N 020 57 27 E	STAR EPWA	
FOPFU	50 28 34 N 019 19 01 E	SID EPKK	
FORFE	53 13 20 N 015 35 13 E		FRA(I)
FUMCA	50 39 17 N 018 30 14 E	SID EPKT, STAR EPKT	
FUNHI	50 12 21 N 020 02 54 E	STAR EPKK	
GATPO	51 25 14 N 016 51 39 E	SID EPWR	
GAVDU	50 50 28 N 022 04 11 E	STAR EPLB, T282, T375	FRA(I) FRA(A): EPLB
GAWOR	49 08 32 N 022 16 53 E	L71, T344	FRA(I)
GERVI	52 09 19 N 022 12 03 E	STAR EPRA, M857, M866, P139, P851, Z169, Z179	FRA(I) FRA(A): EPRA
GESDU	51 48 39 N 020 30 13 E	N744	
GEVNA	49 56 06 N 020 43 29 E	L984, L999	FRA(I)
GIFIV	50 11 18 N 022 19 46 E	EPRZ ILS RWY 27, EPRZ RNP RWY 27, STAR EPRZ RWY 09, STAR EPRZ RWY 27, EPRZ VOR RWY 27	
GIGAL	51 04 43 N 016 29 31 E	L986	
GILAL	52 01 36 N 020 32 52 E	SID EPMO, SID EPWA	
GILAS	52 37 54 N 014 31 33 E	M994	FRA(EX)

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
GIMAP	51 13 09 N 023 05 45 E	N191	FRA(I)
GINEX *	51 27 48 N 022 21 33 E	MTMA EPDE, TSA04	
GINOK	52 31 35 N 016 28 44 E	L617, P861	FRA(I): Only for DEP EPGD
GIPOS	51 41 54 N 019 42 36 E	N133	
GIRUZ	53 51 58 N 019 38 27 E	MTMA EPMB, TSA01	
GITOV	54 22 06 N 020 41 54 E	N5, P159	FRA(EX)
GIVAR	55 01 35 N 016 18 08 E	L983, T670	
GIXOL	49 49 45 N 019 21 07 E	Z121	
GIZCA *	53 45 17 N 017 29 53 E	TRA69	
GOBNI	53 22 17 N 018 29 29 E	SID EPBY, STAR EPBY, Z95	FRA(AD): EPBY
GOBRA	53 35 05 N 015 42 09 E	L730, T672	
GOBSU	52 17 20 N 017 00 43 E	STAR EPP0	
GODIL	52 25 29 N 020 22 24 E	EPMO ILS CAT II or LOC RWY 08	
GODLO	51 00 14 N 016 30 15 E	SID EPWR, T714, T871	FRA(I) FRA(A): EPKK, EPKT
GODMA	53 35 40 N 018 26 04 E	P733	FRA(I): Only for ARR EPGD
GOGUS	51 34 48 N 019 37 59 E	STAR EPRA, Q277	FRA(I)
GOLAD	54 20 00 N 022 10 30 E	L32, L747, M159	FRA(EX)
GOMED	54 26 52 N 019 39 15 E	M994	FRA(EX)
GOMEX	53 44 04 N 015 14 34 E	L996	FRA(I)
GOMOR	51 11 00 N 017 37 02 E	T205	
GONTU	53 29 44 N 019 19 07 E	L23, T727	FRA(I)
GORAT	53 10 41 N 023 53 39 E	L23, N869	FRA(EX)
GORPI	54 55 00 N 015 39 18 E	N746, Z80	FRA(EX)
GOSAK	50 33 28 N 020 18 16 E	N133	FRA(I)
GOSIT	52 14 16 N 020 42 34 E	EPWA ILS CAT II z or LOC z RWY 11, EPWA ILS CAT II y RWY 11, EPWA RNAV (GNSS) RWY 11	
GOSOT	54 48 20 N 014 51 28 E	Z131, L996	FRA(EX)
GOTIX	50 01 18 N 023 12 43 E	L621	FRA(EX)
GOVEN	52 03 30 N 014 45 20 E	L735, L979, M607, P31, T205	FRA(EX)
GOVRI	50 06 25 N 021 01 54 E	SID EPRZ, STAR EPKK, STAR EPKT, T738	FRA(I) FRA(A): EPKK, EPKT FRA(D): EPRZ
GRUDA	53 31 16 N 018 46 53 E	L23, L29, L621, N133, N191, N858, T720, Z95	FRA(I)
GUBNU	52 24 50 N 016 21 45 E	STAR EPP0	
GUFCE	50 11 14 N 019 54 52 E	SID EPKK, STAR EPKK	
GUPMA	51 14 40 N 017 01 06 E	TMA POZNAŃ SOUTH	
GUWEN *	52 30 00 N 022 03 30 E	TSA02	
HALFI	52 22 43 N 020 41 14 E	STAR EPWA	
HETZA *	52 37 06 N 020 31 36 E		
HIDBE	50 44 56 N 019 54 29 E	SID EPKK, STAR EPKT	
HURTE	51 09 20 N 020 36 12 E	STAR EPRA	FRA(I): Only for ARR EPRA
IBEKA	50 01 40 N 018 56 30 E	M984, T710	FRA(I): Only for DEP EPWR
IBINO	53 33 46 N 019 58 50 E	STAR EPSY, T720	FRA(I) FRA(A): EPSY
IBZEM *	53 12 45 N 018 39 30 E	TRA11, TSA28	
IDEXU	52 41 50 N 017 02 10 E	L735, P851	FRA(I): Only for DEP EPSC. DEP/ARR EPPW.
IDMAV	52 19 05 N 016 27 59 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE EPKS	
IFRAL	51 26 16 N 020 18 36 E	STAR EPRA	
IFZER	49 56 45 N 020 07 42 E	SID EPKT, STAR EPKT	
IMNAZ	50 02 05 N 019 28 41 E	EPKK RNP RWY07	
IMWEG	52 33 46 N 020 56 51 E	STAR EPMO	
INDAD	50 04 29 N 021 16 06 E	P746	
INDIG	51 59 48 N 018 00 00 E	L980, T174	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA, EPRA
INFUX	50 13 20 N 023 28 59 E		FRA(EX)
INGES	52 06 05 N 023 30 50 E		
INKOK *	51 37 00 N 016 33 23 E	TSA07	

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
INPIV	50 27 55 N 020 02 44 E	SID EPKT	
INRAS	52 29 56 N 020 47 32 E	SID EPWA	
INRUD	50 06 51 N 021 35 07 E	EPRZ RNP RWY 09, STAR EPRZ RWY 09, EPRZ VOR RWY 09	
INSAB	50 17 23 N 018 51 12 E	SID EPKT	
INSON	52 29 49 N 020 57 29 E	SID EPWA	
INTUN	53 10 03 N 018 41 48 E	SID EPBY, STAR EPBY, Z96	FRA(I) FRA(AD): EPBY
INZUB	52 29 29 N 020 31 03 E	STAR EPWA	
IPLAM	54 17 01 N 018 50 37 E	ILS CAT II & III or LOC RWY 29 EPGD, VOR RWY 29 EPGD, RNP RWY 29 EPGD	FRA(I)
IPLIT	54 38 16 N 019 21 20 E	P733	FRA(EX)
IPSOD	50 52 06 N 017 25 58 E	TMA POZNAŃ SOUTH	
IRBON *	51 24 50 N 021 35 24 E	MTMA EPRA, TSA05	
IRBOS	51 26 33 N 019 50 39 E	N133, T353	FRA(I): Only for DEP EPRA
IRCEN	52 15 03 N 017 35 18 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
IRDEB	51 48 38 N 021 53 32 E	P139, T270	FRA(I): Only for ARR EPRA and DEP EPLB/EPRA
IRGAM	50 45 42 N 021 46 53 E	T375	
IRGET	53 40 11 N 014 36 53 E	M602	
IRLUN	53 45 02 N 018 36 53 E	SID EPGD, STAR EPGD, N133, P733	FRA(I) FRA(AD): EPGD
IVDIR *	52 50 00 N 021 45 00 E	TSA02	
IVGOR	55 35 04 N 017 57 32 E	Q800	FRA(EX)
IVMEM	50 11 43 N 018 36 45 E	STAR EPKT	
IVNER	51 07 05 N 023 51 26 E	Q34	FRA(X)
IXIXI	53 41 04 N 019 53 28 E	L29, Y564	FRA(I): Only for DEP EPGD
IXOGA	51 22 01 N 022 27 39 E	L856	FRA(I)
IXSIQ *	53 40 26 N 016 29 21 E	MTMA EPSN, TRA69C	
IXURO	51 01 04 N 015 32 38 E	N869	
IZWEW	54 06 15 N 022 38 53 E		Punkt wykorzystywany do omijania stref wojskowych. Szczegółowe dane publikowane będą w odpowiednim suplemencie. / Point used for avoiding military zones. Details will be published in an adequate Supplement.
JEZWA	50 17 27 N 018 46 31 E	STAR EPKK, SID EPKT, STAR EPKT	
JOSWO	49 55 23 N 018 38 16 E	SID EPKK, STAR EPKK, SID EPKT	
JUBFO	49 53 59 N 019 51 10 E	SID EPKK	
KACBU	51 36 51 N 021 10 58 E	STAR EPMO	
KARTI	54 17 59 N 018 12 29 E	N133, P861, Y100, Y41, Z72	FRA(I)
KEFIR	49 21 07 N 021 55 25 E	Z179, Z367	FRA(I)
KELEL	49 18 49 N 020 10 31 E	P193	FRA(I)
KELOD	52 14 02 N 015 53 00 E	STAR EPPO, L979, L980, Y209	FRA(I) FRA(A): EDDB, EDDT, EPPO FRA(D): EDDB, EDDT
KEVJO	50 27 24 N 020 02 38 E	SID EPKK, STAR EPKK	
KEWLU	52 30 45 N 020 20 33 E	STAR EPWA	
KEZDO *	53 32 46 N 015 35 03 E	MTMA EPSN	
KIKZA	49 59 28 N 021 29 51 E	Q258	
KINFU	52 18 27 N 020 59 49 E	STAR EPWA	
KITEQ	51 59 02 N 020 58 21 E	STAR EPWA	
KOLOB	54 49 23 N 014 56 39 E	L617, N195	FRA(EX)
KONCE *	52 40 15 N 018 45 45 E	TRA11, TSA28	
KONZI	50 33 58 N 020 37 04 E		FRA(I) FRA(A): EPRA
KORUP	51 34 59 N 014 44 17 E	T174	FRA(X)
KOSEX	54 07 34 N 017 32 10 E	STAR EPGD, L730	FRA(I) FRA(A): EPGD
KOTEK	50 38 50 N 020 15 04 E	L981, M866, M984, M985, N133, P746, Q10, T709, Z187	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA, EPRA FRA(D): EPKK, EPKT, EPMO, EPWA, EPRA

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
KUGEB	51 59 11 N 020 47 01 E	STAR EPWA	
KUGJO	50 12 24 N 019 25 05 E	STAR EPKK, SID EPKT	
KUKAM	50 48 22 N 020 03 38 E	STAR EPKK, STAR EPKT, M66	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA, EPRA
KUKOP	52 08 52 N 020 24 38 E	N869, N871	
KULEK	53 33 10 N 020 30 00 E	L735	FRA(I) FRA(D): EYKA, EYVI
KULUV	51 38 52 N 016 20 21 E	T710	FRA(I) FRA(D): EDDB, EDDT
KUMUT	51 57 15 N 021 23 24 E	STAR EPWA	
KUNER	55 15 31 N 018 26 53 E	P31, T224, Z717, Z72	FRA(EX)
KURAV	51 18 57 N 020 44 48 E	M866, T353, T355	FRA(I) FRA(AD): EPRA
KURON	50 37 54 N 020 08 53 E	SID EPKT, T709	FRA(I)
KUSUL	51 02 47 N 017 04 09 E	NDB z RWY 29 EPWR, NDB y RWY 29 EPWR	
KUTEV	52 12 53 N 020 55 28 E	ILS CAT II or LOC RWY 33 EPWA, EPWA GNSS 33	
KUVJE	50 34 26 N 018 26 18 E	SID EPKK, STAR EPKK, SID EPKT	
KUXEN	52 24 28 N 020 11 54 E	EPMO ILS RWY 08, STAR EPMO	
LAGAR	50 47 43 N 015 22 02 E	N871, T871	FRA(E)
LAJQU	53 24 40 N 016 03 59 E		FRA(I)
LARMA	55 16 28 N 016 30 06 E	M865, Q800, Y41	FRA(EX)
LASGU	53 12 40 N 019 10 38 E	N191, Z96	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA
LASIS	51 24 25 N 014 57 42 E	L986, T714, T738, Z225, Z419	FRA(EX)
LATAG	51 43 18 N 015 44 48 E	P861, T174	FRA(I) FRA(A): LKKB, LKPR, LKVO
LATMI	55 26 55 N 018 10 02 E	M865	FRA(EX)
LAVPI	49 56 08 N 018 27 03 E	L984	FRA(I): Only for DEP EPRZ
LEGNO	51 41 24 N 021 47 08 E	P139, T356	FRA(A): EPRA
LEHUW	49 59 52 N 018 42 12 E	SID EPKK, SID EPKT	
LEMBU	51 53 29 N 021 21 27 E		
LENOV	49 20 11 N 021 00 37 E	STAR EPKK, STAR EPKT, L619, L623, N133	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA
LETKI	52 11 17 N 023 24 16 E	M984, Z176	FRA(E)
LIBGA	50 49 31 N 022 12 42 E	SID EPLB, N195	FRA(I) FRA(D): EPLB
LIGDI	50 18 03 N 019 33 13 E	SID EPKK	FRA(I)
LIMVI	51 44 42 N 021 41 08 E	STAR EPMO, STAR EPWA, L621, N191, N5	FRA(I)
LIZUP	54 04 22 N 023 31 27 E		FRA(I)
LOBMU	50 46 15 N 019 37 42 E	SID EPKK, SID EPKT	
LODBO	51 02 34 N 021 52 51 E	L856, M857	FRA(I)
LODVE	50 06 12 N 022 27 33 E	EPRZ ILS RWY 27, EPRZ RNP RWY 27, STAR EPRZ RWY 27, EPRZ VOR RWY 27	
LOFOX	53 35 12 N 016 04 51 E	MTMA EPSN, MTMA EPMI, TRA69	
LOGDA	51 17 04 N 020 41 38 E	STAR EPMO, STAR EPWA, M866	FRA(I)
LOLKA	49 13 12 N 020 06 00 E	T710	
LOLKO	51 41 33 N 015 56 06 E	T205	FRA(I)
LOLSI	52 10 39 N 019 52 17 E	SID EPMO, SID EPWA, T174, T265	FRA(I)
LUBEN	51 13 27 N 019 57 27 E	N133	FRA(I): Only for ARR/DEP EPLL
LUGEL	52 12 24 N 020 29 28 E	STAR EPWA	
LUGOL	49 12 20 N 022 44 17 E	P746	FRA(EX)
LUGUG	51 23 13 N 023 00 13 E	M977	FRA(I)
LUHSA	52 23 24 N 020 53 04 E	STAR EPWA	
LUKOR	50 35 12 N 020 12 16 E	M866	FRA(I)
LULIN	50 34 41 N 021 07 46 E	T375, T709	FRA(I): Only for ARR/DEP EPLB
LUMEQ	49 50 25 N 021 33 07 E		
LUMVE	50 44 07 N 018 13 56 E	SID EPKK, SID EPKT, STAR EPWR, L619	FRA(I): Only for DEP EPKK, EPKT FRA(A): EPWR

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
LUNUK	51 26 56 N 018 03 27 E	SID EPWR, N871	FRA(I) FRA(D): EPWR
LUPOG	52 12 45 N 020 55 06 E	EPWA VOR RWY33	
LUQIQ**	52 20 40 N 020 55 15 E		
LURAD	50 11 31 N 018 34 28 E	T709	
LUSID	54 55 00 N 015 17 46 E	L621, L87	FRA(EX)
LUSUL	53 49 31 N 021 16 59 E	SID EPSY, T727	FRA(I) FRA(D): EPSY
LUVOD	50 13 45 N 019 05 39 E	Q10, T738	
LUWSO	52 13 53 N 021 14 49 E	STAR EPWA	
LUXAL	53 54 56 N 016 32 35 E	L730, P31	FRA(I)
LUXAR	49 55 48 N 021 10 31 E	VOR y RWY 09 EPRZ, SID EPKK, SID EPKT, L984, L986, Q258	FRA(I) FRA(A): EPRZ FRA(D): EPKK, EPKT, EPRZ
LUXIB	52 21 37 N 020 38 30 E	STAR EPWA	
LUXPU *	51 09 20 N 019 41 37 E	TSA06	
LUXUD	53 06 45 N 017 15 57 E	SID EPBY, STAR EPBY, Z96	FRA(AD): EPBY
MACZU *	53 30 15 N 020 06 30 E	TSA02	
MAGAN	52 51 00 N 017 37 00 E	L735	
MAKOV	51 08 57 N 019 06 43 E	L981	
MAKUS	52 09 10 N 020 30 03 E	SID EPMO, SID EPWA	
MALOX	54 14 39 N 016 52 53 E	L621, Y100	FRA(I)
MAPEX	53 42 22 N 017 00 13 E	N983	
MAPIK	50 31 34 N 018 14 51 E	T710, T714, Z73	FRA(I)
MAPIX	51 58 56 N 021 17 33 E	STAR EPWA	
MASIV	52 00 45 N 017 51 24 E	STAR EPPO, L980	FRA(A): EPPO, EPPW FRA(I): ONLY FOR ARR/DEP EPZG
MASUN	53 38 12 N 015 16 36 E	L996	
MAVOT	51 49 48 N 017 13 52 E	L623, Z159	FRA(I): Only for ARR EPPO
MAWBI	51 53 00 N 020 52 10 E	STAR EPWA	
MEBAN	49 27 18 N 019 38 48 E	STAR EPKK, STAR EPKT, M985, T375	FRA(I)
MEBIV	52 48 36 N 020 08 02 E	L621, T270	FRA(I): Only for DEP EPLB/EPMO/EPRA/EPWA
MENCI	52 23 19 N 020 41 50 E	STAR EPWA	
MEZPO *	52 47 59 N 021 20 41 E	TSA02	
MIPLO	52 15 22 N 015 35 31 E	STAR EPZG	
MIRVO	53 23 17 N 015 55 15 E	L617	
MISKA	51 11 09 N 016 56 04 E	L616, N871	FRA(I) FRA(A): EPKK, EPKT FRA(D): LKKB, LKPR, LKVO
MIXAT	51 29 18 N 018 00 29 E	T720	FRA(I)
MODGU	49 44 46 N 020 24 58 E	STAR EPKK, STAR EPKT	FRA(I)
MOFKE	50 35 12 N 018 01 06 E	STAR EPKK, STAR EPKT, SID EPWR, T714	FRA(I): Only for ARR EPKK, EPKT FRA(D): EPWR
MOKMU	49 56 22 N 020 08 27 E	VOR RWY 25 EPKK, L984	
MOKOS	50 30 26 N 019 21 22 E	T709	
MOLIL	52 35 32 N 018 00 00 E	P851, T720	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA, EPRA
MONOV	50 59 54 N 022 22 19 E	L621, T425	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA, EPRA
MOSIR	50 12 25 N 022 46 30 E	N195	
MOTAD	55 12 34 N 017 30 20 E	N133	FRA(I)
MULZA	52 15 33 N 020 39 26 E	EPWA ILS CAT II&III y RWY 33, EPWA RNAV (GNSS) RWY 33, N744, N869, N871, P851, T174	
MUVQE	51 51 05 N 017 25 16 E	TMA POZNAŃ NORTH	
MYSKO	50 32 11 N 019 16 46 E	L623	
NAHPA	51 57 44 N 021 02 25 E	STAR EPWA	
NAKER	51 29 49 N 021 34 49 E	N195, Q99	
NAPUT *	52 54 24 N 020 33 33 E	TSA02	
NAROX	51 12 11 N 015 00 38 E	Z348	FRA(X)

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
NASOK	53 05 31 N 019 00 23 E	L59, N133, N195	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA
NATEV	50 52 08 N 022 10 16 E	N195, T267, T269	FRA(I) FRA(A): EPRZ FRA(D): EPMO, EPWA, EPRA
NATIX	49 55 36 N 021 23 01 E	L984	
NAVDI	52 31 31 N 014 59 39 E	Z181	FRA(I)
NAVUR	51 00 47 N 019 54 40 E	SID EPKK, SID EPKT, N744	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA, EPRA
NAXAR	49 45 38 N 019 48 45 E	M985	FRA(I)
NAZUD	54 06 40 N 023 04 04 E		Punkt wykorzystywany do omijania ćwiczeń wojskowych. Szczegółowe dane publikowane będą w odpowiednim suplemencie. / Point used for avoiding military exercises. Details will be published in an adequate Supplement.
NEDNA	52 10 30 N 021 06 46 E	STAR EPWA	
NEGEN	51 52 19 N 021 04 11 E	STAR EPWA	
NEGUV	50 54 53 N 020 06 57 E	M66, N133	FRA(A): EPKK, EPKT FRA(I): Only for DEP EPRA
NEHIM	53 57 34 N 015 13 40 E	SID EPSC	FRA(D): EPSC
NENFA	51 21 05 N 020 15 58 E	SID EPRA	
NEPOX	52 09 33 N 021 59 57 E	STAR EPMO, STAR EPWA, P851	FRA(I)
NEPSU	52 33 50 N 016 34 54 E	STAR EPPO	
NETAB	51 29 51 N 021 54 41 E	L621, T357	FRA(I): Only for ARR EPRA
NETIR	49 41 41 N 018 42 32 E	STAR EPKK, Z121	FRA(E)
NEVAP	50 47 13 N 022 33 58 E	L621	
NIDIP	50 17 26 N 021 36 46 E	L981	
NIFCU	50 03 26 N 019 38 16 E	SID EPKK, SID EPKT	
NIFHA	50 11 22 N 019 56 08 E	STAR EPKK	
NIFOW	50 39 23 N 019 23 06 E	SID EPKT, STAR EPKT	
NIKMI	54 12 05 N 019 08 42 E	SID EPGD, SID EPGD, STAR EPGD, M994, N191, P733, T672, Y100	FRA(I) FRA(AD): EPGD
NILPU	51 57 10 N 017 10 30 E	STAR EPPO, L981, Z159	FRA(A): EPPO
NIMIS	52 15 30 N 020 57 45 E	STAR EPWA	
NIMOM	50 56 48 N 017 30 19 E	TMA POZNAŃ SOUTH	
NIPUS	51 39 11 N 020 24 00 E	SID EPMO, SID EPWA	
NITKI	51 56 56 N 020 34 20 E	SID EPMO, SID EPWA	
NIVNO *	51 30 37 N 019 40 20 E	MTMA EPLK	
NIVON	53 38 41 N 020 02 30 E	SID EPSY, Y564	FRA(I) FRA(D): EPSY
NIWZE	50 05 17 N 018 46 50 E	SID EPKK, SID EPKT	
NOMIX	49 56 23 N 018 55 23 E	L984	
NORNO	53 46 37 N 022 47 21 E	M857	FRA(I)
NOSKU	51 10 07 N 015 52 17 E	T714	
NOVGA	50 18 54 N 018 27 42 E	SID EPKK, SID EPKT	
NUBLI	51 21 31 N 019 53 16 E	N133	FRA(I)
NUDMO	53 08 41 N 018 27 08 E	STAR EPBY, Z96	
NUDRO	51 09 55 N 017 19 32 E	SID EPWR, L617, L619, T710	FRA(I) FRA(AD): EPKK, EPKT
NUFKO	51 27 49 N 021 41 29 E	SID EPRA	
NUMBA	50 22 32 N 018 06 31 E	T738	FRA(I)
NUNBI	52 21 48 N 017 07 20 E	STAR EPPO	
NUZEH	49 57 47 N 020 21 23 E	SID EPKK, SID EPKT	
OBALU	50 42 39 N 020 06 34 E	L981	FRA(I)
OBDEJ	53 56 11 N 015 00 00 E	STAR EPSC	FRA(A): EPSC
OBELI	52 28 36 N 016 32 13 E	STAR EPPO	
OBLEH	50 01 51 N 021 42 37 E	EPRZ RNP RWY 09, STAR EPRZ RWY 09, EPRZ VOR RWY 09	

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
OBOKU	52 15 08 N 018 00 00 E	SID EPPO, P150	FRA(I) FRA(A): EPPO, EPWA, EPRA FRA(D): EPPO
OBOLA	52 11 40 N 016 12 41 E	EPZG arrivals, STAR EPZG, L980	FRA(AD): EPZG
OBOSO	50 37 00 N 021 45 45 E	L999, M857	FRA(I)
OBOVI	51 01 17 N 016 29 05 E	SID EPWR, STAR EPWR	
ODLOT	53 29 46 N 017 24 14 E	M994, P861	
ODMIQ	52 43 22 N 017 00 08 E	TRA 11, JET DEPARTURE/ARRIVAL EPKS	
ODRAP	49 44 31 N 021 50 28 E	L986, P746	FRA(I)
ODRUX	51 41 56 N 021 21 48 E	N195	FRA(I)
ODSOB	50 23 10 N 019 01 56 E	STAR EPKK, STAR EPKT	FRA(I): Only for DEP EPWR
OFEDE	54 02 47 N 023 20 02 E		FRA(I)
OFFUK	50 07 12 N 020 05 28 E	EPKK ILS or LOC RWY25, RNP RWY25	
OFGOK	50 10 08 N 019 47 11 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
OFIFE	52 21 49 N 020 28 33 E	STAR EPWA	
OGDAV	54 48 07 N 017 59 54 E	EPWA GNSS 29, STAR EPGD, T224, T240	FRA(I) FRA(A): EPGD
OGRAR	52 25 05 N 020 18 22 E	EPPO ILS RWY 08	
OGRES	54 00 38 N 017 00 55 E	N195	FRA(I)
OGVET	50 53 00 N 022 28 40 E	STAR EPLB, L621, T267	FRA(I) FRA(A): EPLB
OKEKI	52 23 21 N 016 29 32 E	STAR EPPO	
OKENO	51 34 11 N 018 35 38 E	N871, Q277	FRA(I) FRA(A): EPPO, EPWA, EPRA
OKSIL *	54 27 45 N 018 42 20 E	MCTR EPOK	FRA(I)
OKSOV *	54 41 29 N 018 19 49 E	MCTR EPOK	FRA(I)
OLBIL	52 08 01 N 021 04 55 E	EPWA ILS CAT II z or LOC z RWY 11, EPWA ILS CAT II y RWY 11, EPWA RNAV (GNSS) RWY 11	
OLBUV	52 15 03 N 017 12 21 E	STAR EPPO	
OLDOX	52 18 32 N 017 38 11 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE/ARRIVAL EPKS	
OLILA	52 42 16 N 020 19 42 E	SID EPPO, SID EPWA, SID EPRA, L621, T270, Y565	FRA(I)
OLKIN	53 46 09 N 020 30 00 E	L29	FRA(I)
OLKOL *	50 46 56 N 022 54 00 E	TSA 03	
OLLEW	51 47 14 N 017 34 41 E	TMA POZNAŃ NORTH	
OLMUK	50 42 01 N 016 56 32 E	T738	
OLNED	53 09 57 N 016 37 39 E	M994	FRA(I)
OLUMA	51 53 48 N 015 45 22 E	T710, Y210	FRA(I)
OLZET *	54 30 00 N 019 15 00 E	TSA16, EPD54	
OMAVA	51 23 02 N 021 41 17 E	L980, N195, T354	FRA(I) FRA(D): EPRA
OMFOL	50 27 04 N 017 49 10 E	SID EPKK, SID EPKT, T738	FRA(I): Only for DEP EPKK, EPKT
ONZIL	50 28 35 N 018 46 29 E	EPKT RNP RWY 08	
OPHEL	50 28 25 N 018 44 09 E	SID EPKK, STAR EPKK	
ORBOF	53 43 20 N 014 38 00 E	VOR RWY13 EPSC, RNP RWY13 EPSC	
ORBUZ	52 29 27 N 021 26 18 E	N869	FRA(I)
ORSOX	50 19 11 N 018 32 14 E	M992, T710, T738	
ORTEB	50 06 08 N 020 34 11 E	T738	FRA(I) FRA(A): EPPO, EPWA
ORVOG	51 29 44 N 020 13 45 E	N983	
OSBUG	50 08 00 N 021 00 52 E	L999	FRA(I)
OSFIH	50 14 04 N 020 14 54 E	SID EPKK, STAR EPKK	
OSKEX	51 05 22 N 017 34 11 E	Z159	FRA(I): Only for ARR EPPO
OSKUD	53 43 03 N 019 45 43 E	N858, Q316	FRA(I)
OSLOG	53 45 57 N 018 45 13 E	STAR EPGD, T270, Z95	FRA(I) FRA(A): EPGD
OSMAT	50 14 34 N 023 02 44 E	L621, M977	FRA(I)
OSMOV	53 53 08 N 017 28 55 E	T672	FRA(I): Only for ARR EPGD
OSNON	50 36 35 N 017 56 59 E	T714	

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
OSNUT	52 18 12 N 020 50 47 E	EPWA GNSS RWY 15	
OSTET	51 50 49 N 020 56 34 E		
OTLIC	50 33 54 N 019 07 19 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
OTMAX	53 05 23 N 021 11 42 E	N5, Y566	FRA(I): Only for DEP EPSY
OTMUL	51 55 51 N 021 01 07 E	STAR EPWA	
OTPES	53 26 22 N 020 20 57 E	L23	
OTPOP	51 57 56 N 019 34 30 E	N869	
OTRIV	54 09 49 N 022 11 52 E	N858	FRA(I)
OVBOR	51 06 15 N 020 01 09 E	N133, N744, T359	FRA(I) FRA(D): EPKK, EPKT
OVCAB	52 33 26 N 018 11 00 E	MTMA EPPW, TMA POZNAŃ NORTH	
OVOZE *	53 51 05 N 022 37 41 E		
PABWO	50 28 27 N 019 30 46 E	STAR EPKT, EPKT ILS CAT II or LOC RWY 26, RNP RWY 26	
PACIW	49 52 42 N 019 41 54 E	SID EPKK, SID EPKT	
PADKA	49 56 02 N 018 17 00 E	STAR EPKK, L984, Q10	FRA(EX)
PATFO	52 26 59 N 020 40 13 E	STAR EPWA	
PAVZA	52 32 01 N 020 37 52 E	STAR EPMO	
PEKOT	50 23 18 N 017 26 36 E	SID EPWR, L616, L867, Y210	FRA(D): EPWR
PENEX	52 33 47 N 019 16 38 E	STAR EPRA, N133	FRA(I)
PENOR	55 38 19 N 017 09 41 E	N133, L987, M607	FRA(EX)
PEPOX	53 14 41 N 016 37 22 E	L29	FRA(I)
PESEL	53 30 28 N 014 19 33 E	L87	FRA(X)
PEVUM	52 18 34 N 018 39 27 E	P150	FRA(D): EPPO
PEXAS	50 06 29 N 021 18 57 E	STAR EPRZ	
PEXUL *	51 22 54 N 019 36 46 E	MTMA EPLK	
PIBAR	52 14 02 N 020 23 33 E	STAR EPWA	
PIDAT *	51 17 36 N 018 29 00 E	TSA06	
PIKFI *	53 55 03 N 014 49 24 E	TSA13	
PIXOR	53 17 19 N 015 28 35 E	L996	FRA(I)
POBIG	50 50 06 N 021 43 09 E	T282, T709	FRA(I): Only for ARR EPLB
POBOK	50 34 59 N 020 13 08 E	STAR EPKK, SID EPKK, M985	FRA(I)
PODAN	49 24 46 N 021 26 21 E	M857	FRA(I)
POKEN	54 49 11 N 014 33 51 E	Q800, Z212, Z491	FRA(EX)
POLON	51 48 00 N 019 39 22 E	SID EPRA, L980, M70, M863, N133, N871, N983, Q99, T266, T355, Z169	FRA(I)
POZUM	51 42 59 N 014 40 54 E		FRA(EX)
PULWI	52 44 17 N 016 55 09 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
PUMQA	52 28 56 N 016 48 41 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE EPKS	
QAQUW	50 08 32 N 020 15 21 E	SID EPKK, SID EPKT, STAR EPKT	
RANOK	54 54 46 N 018 57 30 E	L59, L733, L983, P861	FRA(EX)
RASAN	51 00 50 N 015 05 41 E	P861	FRA(X)
RASUT	51 08 44 N 016 15 33 E	T707	
RATOR	53 57 49 N 017 52 50 E	STAR EPGD, T672	FRA(I) FRA(A): EPGD
RAVAD	51 25 27 N 021 25 23 E	EPRA NDB RWY 25	
RAVAG	53 45 03 N 016 44 56 E	T672	FRA(I)
REBSO	52 16 16 N 021 01 44 E	STAR EPWA	
REGLI	50 01 49 N 017 59 44 E	L617, L867, T720, Z159	FRA(EX)
REGTO	49 24 13 N 020 39 53 E	SID EPKK, SID EPKT	FRA(D): EPKK, EPKT
REKRA	52 13 31 N 017 20 05 E	STAR EPPO	
REMDI	52 17 57 N 020 49 01 E	STAR EPWA	
REMVU	51 09 56 N 015 13 57 E	P861	
REPTU	51 26 41 N 015 59 13 E	Z225	
RERMU	52 25 30 N 017 17 51 E	STAR EPPO	
RETSU	51 25 00 N 023 29 27 E	STAR EPPO	
RIKNO	52 06 19 N 021 30 13 E	STAR EPWA	

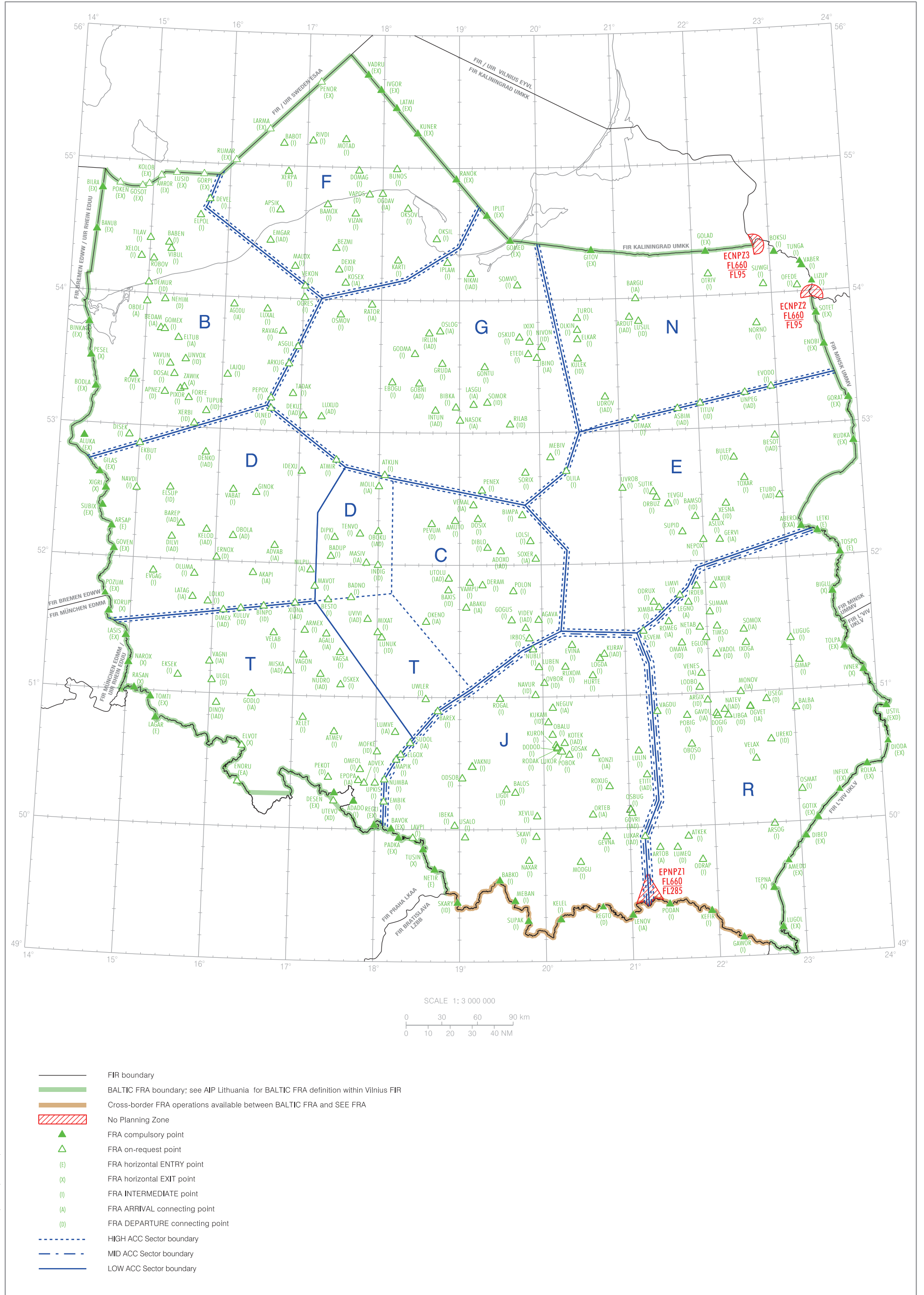
Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
RILAB	53 03 40 N 019 37 59 E	L621, T270	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA
RILSU	52 15 27 N 020 43 58 E	STAR EPWA	
RINLI	50 01 20 N 022 19 19 E	EPRZ ILS RWY 27, EPRZ RNP RWY 27, STAR EPRZ RWY 27, EPRZ VOR RWY 27	
RIVDI	55 11 39 N 017 04 20 E	M607, Z172	FRA(I)
ROBOV	54 15 45 N 015 03 21 E	L996	FRA(I)
RODAK	50 36 23 N 020 09 46 E	M984	FRA(I)
RODEV	52 36 12 N 020 33 27 E	SID EPMO, SID EPWA	
ROGAL	50 59 13 N 019 29 08 E	L981	FRA(I)
ROLKA	50 24 15 N 023 49 32 E	M860, P159, T269	FRA(EX)
ROMEK	51 32 51 N 021 32 17 E	T356, T357	FRA(I) FRA(A): EPRA
ROMQI	52 11 19 N 021 20 21 E	STAR EPWA	
RONEX	52 55 21 N 016 13 31 E	L617	
ROPIK	51 27 02 N 016 10 36 E	Z225	
RORME	53 59 06 N 015 37 14 E	MTMA EPSN, TSA12, TFR09	
ROTOL	50 57 57 N 016 17 27 E	T871	
ROVEK	53 22 44 N 014 52 54 E	Z491	FRA(I)
ROXUG	50 18 51 N 020 46 21 E	T375	FRA(I)
ROZAT	52 04 04 N 021 37 33 E	MTMA EPMM	
RUDKA	52 51 05 N 023 55 19 E	M863, T174	FRA(EX)
RUDUB	50 58 23 N 016 04 02 E	N871	
RUMAR	55 02 01 N 016 04 15 E	L983	FRA(EX)
RUTUK	51 35 08 N 022 07 28 E	N191	
RUXOM	51 13 27 N 020 16 30 E	SID EPRA	FRA(I): Only for DEP EPRA
SABAB	50 46 13 N 017 53 57 E	L986, T710	
SEFIF	53 35 44 N 014 52 53 E	RNP RWY13 EPSC, RNP RWY31 EPSC	
SERFU	51 56 17 N 020 58 09 E	STAR EPWA	
SEZIN *	51 11 28 N 017 54 52 E	TSA06	
SISHE *	52 38 41 N 022 06 26 E		
SISLU	51 57 01 N 021 18 26 E	STAR EPWA	
SKARY	49 26 41 N 018 58 36 E	M863, Z175, Z176, Z186, Z187	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA, EPRA
SKAVI	49 56 25 N 019 54 00 E	L984, M985, Z121	FRA(I): Only for ARR EPWR
SOFUZ	52 09 09 N 021 07 52 E	STAR EPWA	
SOGPI	50 46 10 N 017 33 48 E	L617	
SOMOR	53 13 37 N 019 21 00 E	L621, Z96	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA
SOMOX	51 28 05 N 022 26 35 E	M70, N191	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA
SOMVO *	54 06 43 N 019 44 32 E	TSA01	FRA(I)
SOPUK *	51 18 00 N 019 05 00 E	MTMA EPLK	
SORIX	52 41 43 N 019 49 12 E	STAR EPMO, STAR EPWA, N191, N195	FRA(I)
SOSIN	52 07 24 N 020 47 32 E	STAR EPWA	
SOTET	53 49 47 N 023 33 11 E	L32	FRA(EX)
SOVAM	51 26 25 N 016 42 52 E	T205	
SOWEX	51 24 57 N 021 51 00 E	MTMA EPDE	
SOXER	52 02 38 N 019 56 06 E	SID EPMO, SID EPWA, STAR EPLL, N869	FRA(I) FRA(A): EPLL
SUBEG	52 22 51 N 020 55 57 E	STAR EPWA	
SUBIX	52 22 47 N 014 35 08 E	L867, L980, N858, T710	FRA(EX)
SUDOL	50 39 12 N 018 24 42 E	L619, L986	FRA(I) FRA(A): EPRZ
SUFLU	51 52 11 N 020 06 40 E		
SUMAM	51 36 38 N 022 02 27 E	STAR EPRA, M857, N191, T270, T354	FRA(I): Only for DEP EPLB/EPRA
SUPAK	49 18 13 N 019 47 59 E	L999, M159, P139, Q34	FRA(I)
SUPID	52 13 24 N 021 44 40 E	SID EPRA, T270	FRA(I)

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
SUSER	53 05 54 N 017 58 17 E	Z95, Z96	
SUTIK	52 32 02 N 021 24 06 E	M985, N5	FRA(I)
SUTQO	52 39 06 N 016 58 20 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
SUWGI	54 04 11 N 022 54 01 E	N871, L29, L32, L735, M857, M977, M985, Q316, T727	FRA (I)
TABET	52 21 31 N 020 36 09 E	STAR EPWA	
TACEV *	52 54 31 N 020 21 30 E	TSA02	
TADAK	53 16 57 N 016 53 56 E	L29, M994	FRA(I)
TAHEF	50 13 52 N 018 39 59 E	SID EPKK, STAR EPKT	
TEBRU	52 06 13 N 021 11 13 E	EPWA GNSS RWY 29	
TELDU	50 14 53 N 022 44 16 E	N195	
TENVO	52 13 54 N 017 46 27 E	SID EPPO, TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS, P150	FRA(I): Only for ARR/DEP EPZG
TEPNA	49 30 17 N 022 39 22 E	L986	FRA(X)
TEVGU	52 26 17 N 021 35 04 E	T174	FRA(I)
TIGJA	50 53 14 N 019 54 38 E	SID EPKK, SID EPKT	
TIGTU	52 08 00 N 021 24 20 E	STAR EPWA	
TILAV	54 24 59 N 015 00 00 E	L87, L996, Z80	FRA(I)
TIMSO	51 30 03 N 022 07 18 E	STAR EPRA, T270	FRA(I): Only for DEP EPLB
TISEX	52 20 38 N 021 09 19 E	SID EPWA	
TISTA	51 44 56 N 021 08 51 E	SID EPMO, SID EPWA	
TITLU	52 33 18 N 020 45 21 E	EPMO Visual Approach Chart RWY 26	
TITQE	52 01 57 N 016 18 11 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE/ARRIVAL EPKS	
TITUV	53 11 28 N 022 01 39 E	M985	FRA(I) FRA(D): EYKA, EYVI
TOLPA	51 18 10 N 023 38 45 E	M70, Q35	FRA(EX)
TOMKO	53 41 43 N 015 51 02 E	L23	
TOMTI	50 57 11 N 015 17 36 E	N869, P733, T707, Z349	FRA(EX)
TOSPO	52 00 59 N 023 39 53 E	L856, Z186, Z367	FRA(E)
TOXAR	52 36 48 N 022 32 20 E	T174, Z460	FRA(I)
TOZEW *	53 40 45 N 021 45 30 E	TSA02	
TOZIZ	50 28 30 N 019 22 56 E	EPKT ILS CAT II or LOC RWY 26, RNP RWY 26	
TUFIM *	51 37 00 N 019 22 22 E	MTMA EPLK	
TUNGA	54 13 35 N 023 23 02 E		FRA(I)
TUPUR	53 07 47 N 015 48 54 E	L29	FRA(I) FRA(D): EDDB, EDDT
TUROL	53 51 31 N 020 30 00 E	N858	FRA(I)
TUSIN	49 50 51 N 018 34 22 E	SID EPKK, SID EPKT, M984, N744, Z126, Z127	FRA(X)
UBEPE	49 57 32 N 021 19 35 E	Q258	
UBOMI	52 31 11 N 015 40 17 E	Z181	
UBZAZ	52 05 07 N 016 19 53 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
UDROV	53 15 39 N 020 50 00 E	SID EPSY, STAR EPSY, Y565, Y566	FRA(I) FRA(AD): EPSY
UGNUR	54 36 22 N 018 16 23 E	SID EPGD, STAR EPGD	
ULGIL	51 05 55 N 016 01 12 E	SID EPWR, T707, Z348	FRA(D): EPWR
ULGOS	51 12 55 N 021 22 18 E	M984, P139	
ULNOD	50 18 01 N 019 46 14 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
UMJUJ	49 55 22 N 020 01 14 E	SID EPKK, STAR EPKK	
UMTAH	49 34 34 N 020 34 13 E	SID EPKK, STAR EPKK, SID EPKT, STAR EPKT	
UMVIT *	53 23 00 N 020 40 00 E	TSA02	
UNBEK	51 25 29 N 020 00 55 E	T353, T359	
UNDUK	53 34 34 N 017 58 35 E	L23, N195	
UNELO	52 57 33 N 019 29 31 E	N191	
UNPEG	53 15 25 N 022 35 44 E	M857	FRA(I) FRA(AD): EYKA, EYVI
UNVOX	53 30 51 N 015 31 35 E	L730	FRA(I) FRA(D): EDDB, EDDT FRA(D): EPSC

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
UPCET	52 42 35 N 016 54 41 E	TMA POZNAŃ NORTH	
UPHUN	50 16 01 N 020 28 51 E	STAR EPKK	
UPKIS	50 21 01 N 017 59 54 E	T720	FRA(I)
UPKOF	52 25 20 N 020 46 10 E	STAR EPWA	
UPMAK	50 41 25 N 019 43 25 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
UREKO	50 37 46 N 022 42 31 E	L621, Q258	FRA(D): EPRZ FRA(I): Only for ARR EPLB
URORA	54 15 37 N 016 29 51 E	Y100, Z172	
USALO	49 56 25 N 019 03 53 E	L984, Z127	FRA(I)
USEGI	50 56 07 N 022 40 32 E	T425	FRA(D): EPLB
USJOK	50 28 17 N 019 54 12 E	SID EPKK, SID EPKT	
USTIL	50 50 00 N 024 06 00 E	L980, N191, T425	FRA(EX) FRA(D): EPMO, EPWA
UTEVO	50 12 36 N 017 30 43 E		FRA(X) FRA(D): EPKK, EPKT FIR LKAA point in delegated airspace S of DESEN; published in AIP Czech Republic
UTOLU	51 53 49 N 018 52 03 E	STAR EPLL, SID EPLL, L980	FRA(I) FRA(AD): EPLL
UVCOV	53 09 43 N 016 26 46 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE/ARRIVAL EPKS	
UVIVI	51 35 15 N 017 53 00 E	STAR EPWR, N869	FRA(I) FRA(A): EPWR FRA(D): EPMO, EPWA, EPRA
UVNUL	52 35 32 N 017 37 53 E	L979	
UVOGE *	52 44 00 N 020 54 00 E	TSA02	
UVRET	49 53 29 N 019 44 36 E	STAR EPKT, STAR EPKK	
UVRİK	54 27 07 N 018 09 44 E	VOR RWY 11 EPGD, RNAV (GNSS) RWY 11 EPGD	
UVROB	52 34 01 N 021 01 18 E	N871	FRA(I)
UWLER	50 59 07 N 018 35 41 E	STAR EPKK, STAR EPKT, L623	FRA(I): Only for ARR EPKK, EPKT
UXBAF	50 18 34 N 019 50 31 E	SID EPKK, STAR EPKK	
VABAT	52 32 36 N 016 11 37 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS, L619	FRA(I): Only for ARR EPZG
VABER	54 11 40 N 023 24 25 E	L29, L735	FRA(I)
VADOL	51 17 23 N 022 06 09 E	SID EPLB, STAR EPRA, L621, T270	FRA(I) FRA(D): EPLB
VADRU	55 41 51 N 017 47 08 E	L987	FRA(EX)
VAGDU	50 52 20 N 021 21 52 E	N983	FRA(I)
VAGNI	51 14 20 N 015 59 03 E	STAR EPWR, Z419	FRA(I) FRA(A): EPWR
VAGON	51 18 29 N 017 06 52 E	P193, T205, T707, T710	FRA(I)
VAGSA	51 19 59 N 017 33 21 E	N871	FRA(I)
VAKNU	50 28 27 N 019 09 01 E	M992, T709, Z126, Z73	FRA(I): Only for DEP EPWR
VAMPU	51 51 57 N 019 07 30 E	L980, N869	FRA(I)
VAPOS	54 47 43 N 017 49 36 E	SID EPGD, N133, T670	FRA(D): EPGD
VAREN	49 53 58 N 022 40 06 E	L984	
VAVEL	50 03 59 N 019 57 43 E	L623, M985	
VAVUN	53 28 31 N 015 19 59 E	L730, L996, M602, Z491	FRA(I)
VAWKU	52 12 06 N 021 18 29 E	STAR EPWA	
VAXUR	51 48 33 N 022 05 55 E	M857	FRA(I)
VECNU	52 35 07 N 021 11 50 E	STAR EPMO	
VEDOX *	54 22 00 N 016 39 00 E	EPD53	
VEKAV	53 33 52 N 019 25 32 E	T720	
VEKON	54 05 51 N 017 01 06 E	L730, T671	FRA(I): Only for ARR/DEP EPGD
VEKPE	52 01 58 N 020 55 43 E	STAR EPWA	
VELAB	51 28 11 N 016 44 56 E	L616, T710, Z225	FRA(I)
VELAX	50 29 20 N 022 31 14 E	EPRZ arrivals, SID EPRZ, N195, Q258	FRA(I)
VEMAL	52 27 06 N 019 10 18 E	P851	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA

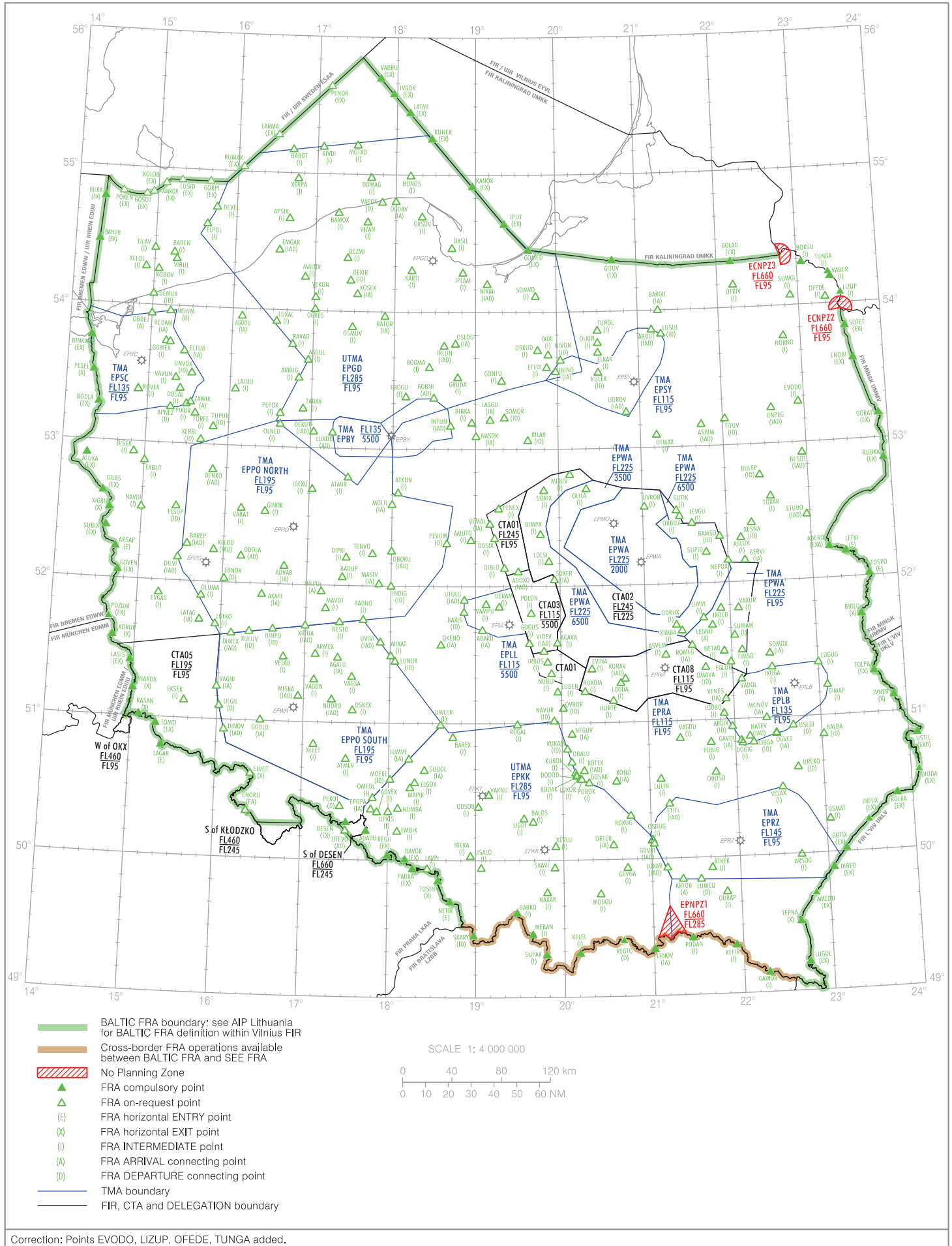
Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
VENES	51 08 56 N 021 54 38 E	STAR EPLB, SID EPRA, M857, N195, N5	FRA(I) FRA(A): EPLB
VIBAT	52 05 44 N 021 10 49 E	EPWA VOR RWY 29	
VIBUL	54 20 30 N 015 16 28 E	L617	FRA(I)
VIDEV	51 31 19 N 019 48 09 E	SID EPLL, STAR EPLL, N133, T359	FRA(I) FRA(AD): EPLL
VIKAH	52 59 11 N 023 10 51 E		Punkt wykorzystywany do omijania ćwiczeń wojskowych. Szczegółowe dane publikowane będą w odpowiednim suplementcie. / Point used for avoiding military exercises. Details will be published in an adequate Supplement.
VIXLO	51 34 19 N 020 15 14 E	STAR EPWA	
VIZAN	54 39 00 N 017 38 52 E	T673	FRA(I)
VUXDU *	53 14 24 N 015 01 45 E	TSA10	
WIKUW *	53 25 15 N 019 49 30 E	TSA02	
WODZU *	52 53 15 N 022 08 30 E	TSA02	
WUDWE	50 07 52 N 018 29 07 E	SID EPKK, SID EPKT, STAR EPKT	
XALUR	51 51 03 N 019 59 43 E	Z169	
XANAR	52 28 04 N 020 43 36 E	EPMO Visual Approach Chart RWY 26	
XECKO	53 09 30 N 016 17 09 E	MTMA EPMI, TRA69	
XELET	50 50 15 N 017 07 33 E	T714	FRA(I)
XELOL	54 16 39 N 014 53 42 E	L87, Z491, Z493	FRA(I)
XELTO	52 12 42 N 020 55 37 E	EPWA ILS CAT II&III z or LOC z RWY 33, EPWA ILS CAT II&III y RWY 33, EPWA RNAV (GNSS) RWY 33	
XENGO	50 16 05 N 020 27 51 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
XENIS	52 29 39 N 020 53 35 E	EPMO VOR RWY 26	
XENOM	51 45 58 N 020 44 55 E	SID EPMO, SID EPWA	
XERBI	53 01 56 N 015 40 16 E	SID EPPO, L996, P31	FRA(I) FRA(D): EPPO
XERPA	54 57 33 N 016 45 40 E	T670, T673	FRA(I)
XERTU	52 18 26 N 020 51 36 E	EPWA VOR RWY15	
XESNA	52 25 33 N 022 17 45 E	M857, Y566, Z460	FRA(I) FRA(D): EPRA
XEVBA	49 56 23 N 020 04 53 E	L984	
XEVLU	50 05 44 N 019 54 46 E	M866, T738, Z127	FRA(I): Only for DEP EPRZ
XIBOL	51 48 22 N 020 29 20 E	SID EPMO	
XIDNA	51 42 00 N 016 59 51 E	SID EPPO, SID EPWR, STAR EPWR, L617, L619	FRA(I) FRA(A): EPWR FRA(D): EPPO, EPWR
XIGRI	52 30 39 N 014 36 49 E	Z181	FRA(X)
XIMBA	51 39 21 N 021 25 40 E	SID EPMO, SID EPWA, M860, N195, T266	FRA(I)
YODQA	52 39 29 N 016 27 19 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE EPKS	
YOKHI	50 28 16 N 018 34 10 E	SID EPKK, SID EPKT	
YUMME	52 01 12 N 016 49 39 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE EPKS	
ZACSO	53 50 34 N 014 22 10 E	EDAH RNP LNAV RWY28	
ZAWIK	53 18 07 N 015 31 35 E	STAR EPSC	FRA(A): EPSC
ZEBWI	52 13 28 N 021 28 28 E	STAR EPWA	
ZIXNE	52 21 38 N 021 26 34 E	STAR EPMO	
ZOCEK	53 26 39 N 015 10 24 E	ILS RWY31 EPSC, VOR RWY31 EPSC, RNP RWY31 EPSC	
ZOSWA	50 17 30 N 018 26 08 E	SID EPKK, SID EPKT	
ZULCU	53 50 29 N 016 23 55 E	MTMA EPSN	

ZNACZĄCE PUNKTY NAWIGACYJNE BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA
BALTIC FRA SIGNIFICANT POINTS WITHIN WARSZAWA FIR

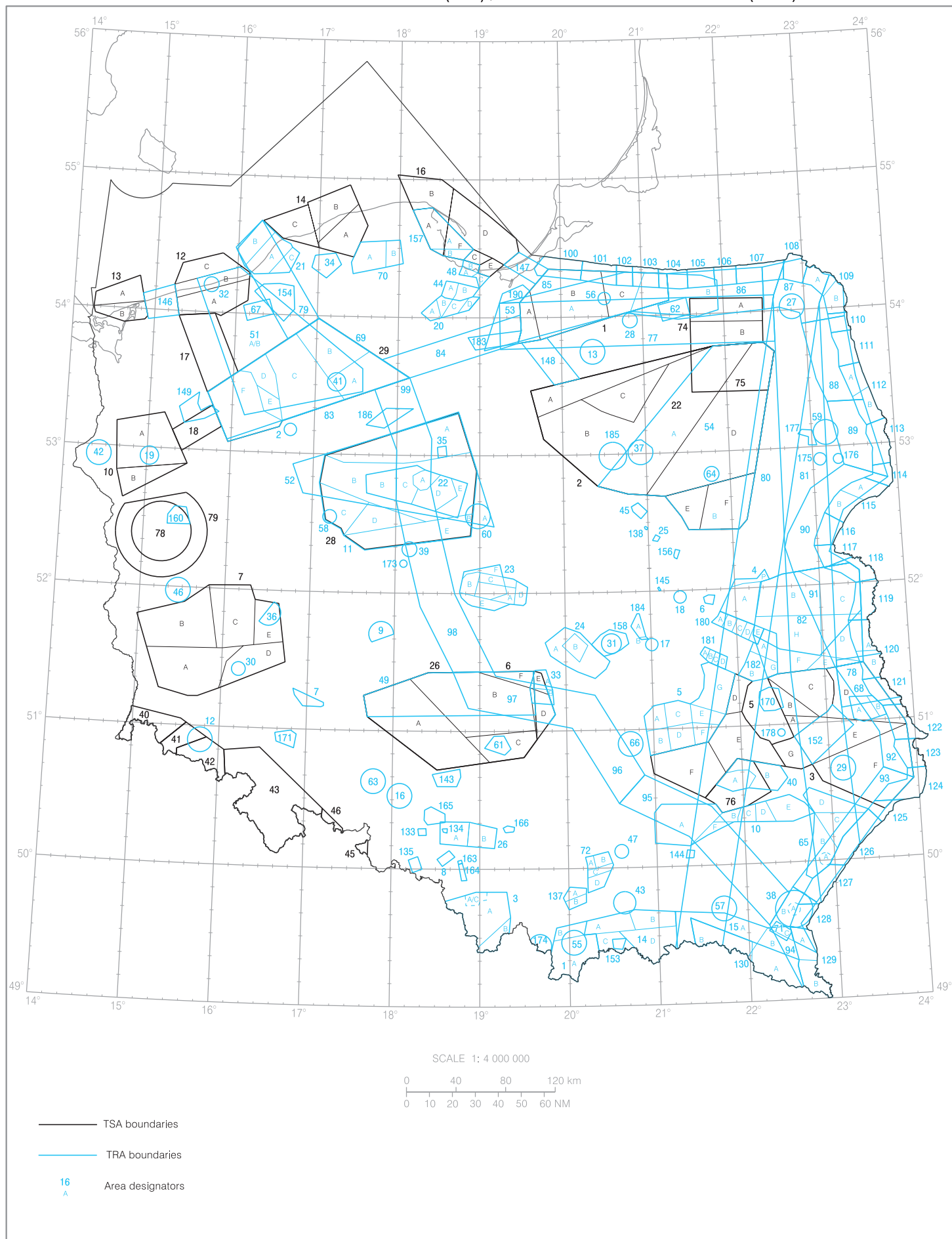


Correction: Points EVODO, LIZUP, OFEDE, TUNGA, added.

GRANICE BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA
BALTIC FRA BOUNDARY WITHIN WARSZAWA FIR



STREFY CZASOWO WYDZIELONE (TSA) / TEMPORARY SEGREGATED AREAS (TSAs)
STREFY CZASOWO REZERWOWANE (TRA) / TEMPORARY RESERVED AREAS (TRAs)



EPZG – LOTNISKO ZIELONA GÓRA - BABIMOST

RÓŻNICE:

ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

CS ADR-DSN.Q.850 (b) Oświetlenie sygnalizacyjne pojazdów nie spełnia wymogów określonych w rozdziale QCS-ADR-DSN (Tabela Q2: Charakterystyki świateł przeszkodowych).

CS ADR-DSN.T.915 (g) Kontener ILS o konstrukcji nielamliwej znajduje się w pasie drogi startowej.

ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)

CS ADR-DSN.B.165 (b)(c) W części wyrównanej pasa drogi startowej (60 m od osi RWY) zinventaryzowano obiekty nie spełniające wymagań przedmiotowej specyfikacji.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.

CS ADR-DSN.M.720 (a)(b) Na drogach kołowania TWY E i TWY K eksploatowanych w porze nocnej (od zmierzchu do świateł) nie zainstalowano opraw krawędziowych. Zarządzający lotniskiem nie zidentyfikował innych środków umożliwiających bezpieczne kołowanie na TWY E. Oświetlenie projektorowe APN 1 biegnącej wzdłuż TWY K ze względu na brak protokołu pomiarów fotometrycznych obejmujących TWY K również nie zostało przez Zarządzającego zakwalifikowane jako wystarczające do bezpiecznego wykonywania operacji na TWY K w porze nocnej.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025 r.

CS ADR-DSN.E.360 (b) Istniejące nachylenia poprzeczne płyty postojowej APN 1 są większe niż 1%.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.

CS ADR-DSN.B.080 (a)(b);
CS ADR-DSN.B.090 (a) Nie można jednoznacznie stwierdzić, że nachylenie nawierzchni w miejscu występowania ścieku są zgodne z punktem ADR-DSN.B.080(b)(1) i wynoszą od 1% do 1,50%, a co za tym idzie czy zapewnione jest jak najszybsze odprowadzenie wody z drogi startowej zgodnie z ADR-DSN.B.080(a). Na przeważającej części powierzchni ścieku liniowego asfaltowa nawierzchnia uległa znacznej deformacji oraz degradacji, co negatywnie wpływa na charakterystyki tarcia oraz równość drogi startowej w tym miejscu – zgodnie z punktem ADR-DSN.B.090(a).

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.

ADR.DSN.P.830(a) Drogi kołowania E i K nie posiadają zainstalowanych świateł linii środkowej, świateł krawędzi drogi kołowania ani oznaczników zgodnie z ADR.DSN.P.830(a).

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2030 r.

ADR.DSN.N.775(c)(4) Wymiana oznakowania pionowego (znaki NO ENTRY) uwzględniająca wydanie czwarte „Specyfikacji certyfikacyjnych (CS) oraz materiałów zawierających wytyczne (GM) do projektowania lotnisk” Rozporządzenia (UE) 139/2014.

Termin wygaśnięcia DAAD: 2038

ODSTĘPSTWA ELOS (PRZEPISY, DLA KTÓRYCH ZOSTAŁ ZAAKCEPTOWANY RÓWNOWAŻNY POZIOM BEZPIECZENSTWA)

ADR-DSN.B.080(b)(1) RWY na odcinku od 420 m do 2501 m mierząc od THR 06 w kierunku THR 24 posiada jednostronny poprzeczny spadek nawierzchni. RWY na całej długości nie spełnia wymagań w zakresie wartości spadków poprzecznych.

EPZG – ZIELONA GÓRA - BABIMOST AERODROME

DIFFERENCES:

SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

Signal lights displayed on vehicles do not conform to the requirements specified in QCS-ADR-DSN (Table Q2: Characteristics of obstacle lights).

ILS transmitter housing with not frangible construction is situated within the runway strip.

DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS

Within the graded portion of the runway strip (60 m from the RWY centre line) objects not conforming to the requirements of this specifications have been identified.

DAAD expiry date: 31.12.2030

No edge light fittings have been installed on TWY E and TWY K used at night (from dusk to dawn). No other means which enable safe taxiing on TWY E have been identified by the aerodrome administrator. Floodlighting of APN 1 which passes along TWY K also has not been categorized by the administrator as sufficient for performing safe operations on TWY K at night due to lack of photometric measurements protocol including TWY K.

DAAD expiry date: 31.12.2025

The existing transverse slopes on APN 1 are greater than 1%.

DAAD expiry date: 31.12.2030

It is not possible to unambiguously state that the surface slope where sewage is generated is in accordance with ADR-DSN.B.080(b)(1) and are from 1% to 1.50% and consequently, if the most rapid drainage of water from the runway is provided according to ADR-DSN.B.080(a). On a major part of the linear sewer the asphalt surface has been deformed and degraded which has a negative impact on friction characteristics and runway evenness in this place – in accordance with ADR-DSN.B.090(a).

DAAD expiry date: 31.12.2030

TWYs E and K are not provided with centre line lights, TWY edge lights and markers in accordance with ADR.DSN.P.830(a).

DAAD expiry date: 31.12.2030

Exchange of signs (NO ENTRY signs) taking into account 4th edition of "Certification Specifications (CS) and Guidance Material (GM) for Aerodromes Design" of EU Regulation 139/2014.

DAAD expiry date: 2038

ELOS (EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY) EXEMPTIONS

RWY along the section from 420 m to 2501 m measuring from THR 06 in direction of THR 24 has a surface transverse slope on one side. RWY along the full length does not meet the requirements with regard to transverse slope values.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

¹⁾ - see GEN 2.1.

2.20.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

Na 20 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z GDAŃSK GROUND na częstotliwości 131,330 MHz (w godzinach pracy służby) lub z GDAŃSK WIEŻA na częstotliwości 118,105 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,
- lotnisko przeznaczenia,
- planowany poziom przelotu (jeżeli jest inny niż w FPL),
- ewentualne zmiany do planu lotu.

Zezwolenia są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOBT/CTOT.

Wydawanie zezwoleń na lot – Datalink Departure Clearance (DCL)

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, GDAŃSK WIEŻA ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

Obowiązują następujące parametry czasowe:

- Ti (najwcześniejszy moment na otrzymanie depezy RCD)
Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 30 minut przed EOBT.
Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 30 minut przed CTOT.
- Tt (ostatni moment na otrzymanie depezy RCD)
Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 5 minut przed EOBT.
Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 5 minut przed CTOT.
- T0 1 minuta (określony standard)
- T1 5 minut (określony standard)
- T2 1 minuta (określony standard)

Podczas trwania wymiany informacji, po rozpoczęciu procesu datalink, załogi powinny utrzymywać stałą łączność powietrze-ziemia z GDAŃSK GROUND na częstotliwości 131,330 MHz (w godzinach pracy służby) lub GDAŃSK WIEŻA na częstotliwości 118,105 MHz oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot.

Datalink Departure Clearance może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej.

Uwaga:

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

2.20.1.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

Uruchamianie silników statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych może odbywać się tylko po nawiązaniu łączności i po uzyskaniu zgody od GROUND GDAŃSK.

W przypadku gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowywania lub wykołowywania jest niezgodna z oznakowaniem poziomym, zawsze odbywa się ona według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Kontroler TWR wydaje załodze statku powietrznego zgodę na wykonanie operacji push-back, power-back lub wykołowywania ze stanowiska postojowego po poinformowaniu koordynatora ruchu naziemnego.

Koordynator ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonywania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja ruchowa na płycie postojowej.

2.20.1.3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

2.20.1.3.1 ODLOTY

Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia THR 11 i 29 drogi startowej, jest gotowy do natychmiastowego startu.

Załogi statków powietrznych, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować służby ATC tak szybko, jak to jest możliwe.

RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

20 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall contact GDAŃSK GROUND on 131.330 MHz (during operational hours) or GDAŃSK TOWER on 118.105 MHz for ATC clearance and report the following details:

- aircraft call sign,
- parking stand number,
- destination aerodrome,
- planned cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the flight plan.

ATC clearances are issued not earlier than 30 minutes before EOBT/CTOT.

Datalink Departure Clearance (DCL)

In addition to clearances issued via radio, GDAŃSK TOWER has an option to issue ATC clearance via Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

The following time parameters apply:

- Ti (earliest point in time to receive RCD message)
30 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
30 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.
- Tt (latest point in time to receive RCD message)
5 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
5 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.
- T0 1 min (defined standard)
- T1 5 min (defined standard)
- T2 1 min (defined standard)

After initiating the datalink process, crews shall maintain continuous air-ground communication with GDAŃSK GROUND on 131.330 MHz (during operational hours) or GDAŃSK TOWER on 118.105 MHz throughout the data exchange process and refrain from additional ATC clearance related enquiries.

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

Note:

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

RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES AT GDAŃSK LECH WALESZA AERODROME

Start-up, taxiing, towing and push-back can take place only with established communication and with the prior approval of the GDAŃSK GROUND.

When the planned position or taxiing in/out procedure is inconsistent with the surface markings, it shall be carried out according to signals and under the supervision of the marshaller.

The TWR controller shall issue clearance to the aircraft for carrying out push-back, power-back or taxiing out from the parking position, only according to the marshaller's instruction.

The marshaller shall be authorized to interrupt or forbid a manoeuvre if there are any issues involving safety or a general situation in the parking zone requires him to do so.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

DEPARTURES

ATC services assume each aircraft having received clearance to line up THR 11 or 29 to be ready for immediate departure.

Aircrews unable to comply with these requirements shall inform ATC services as soon as possible.

2.20.2	PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY	PROCEDURES APPLICABLE AT GDAŃSK LECH WALESIA AERODROME
2.20.2.1	PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA <p>W czasie i bezpośrednio po opadzie deszczu występuje obniżony współczynnik hamowania na drogach kołowania i płytach postojowych. Zaleca się ostrożność przy kołowaniu.</p> <p>Wkolowywanie, wykolowywanie śmigłowców na/z płyty postojowej pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.</p> <p>TWY L pomiędzy stanowiskami 1-7 dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m, na pozostałym odcinku TWY L dopuszcza się kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 52 m.</p> <p>TWY M pomiędzy stanowiskami 21-28 dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m. Na pozostałych odcinkach TWY M dopuszcza się kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 52 m.</p> <p>TWY N dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 52 m.</p> <p>Przy zachowaniu specjalnej procedury TWY N dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 65 m (w przypadku statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m obowiązują specjalne procedury ustanowione przez Zarządzającego lotniskiem oraz kołowanie wyłącznie w asyście FOLLOW ME).</p> <p>W przypadku wykorzystania stanowiska postojowego nr 28 przez statek powietrzny o rozpiętości skrzydeł powyżej 36 m TWY M niedostępna na odcinku od stanowiska nr 26 do skrzyżowania z TWY N (obowiązują specjalne procedury ustanowione przez Zarządzającego lotniskiem).</p> <p>Dostęp do stanowisk 8-11 możliwy jest od strony TWY R. Przy zapewnieniu asysty FOLLOW ME możliwy dostęp do stanowisk 8-11 od strony TWY A5.</p> <p>Dostęp do stanowisk 12 i 13 możliwy jest wyłącznie od strony TWY A5.</p> <p>Dostęp do stanowiska 32 możliwy jest od strony TWY L dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 24 m, a od strony TWY A4 dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 30 m.</p> <p>Dostęp do stanowiska 34 możliwy jest od strony TWY L dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 32 m, a od strony TWY A4 dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.</p> <p>TWY R przeznaczona jest wyłącznie dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m.</p> <p>Zasadniczą funkcją TWY R jest obsługa stanowisk postojowych 8-11, niemniej możliwe jest jej wykorzystanie do kołowania pomiędzy TWY M i TWY L przez statki powietrzne o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m.</p> <p>Statki powietrzne o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m muszą być kierowane wyłącznie na TWY A5.</p> <p>Dopuszcza się równoczesne kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m lub mniejszej po TWY R oraz TWY A5.</p>	TAXIING PROCEDURES <p>During and immediately after rain, a reduced friction coefficient occurs on the RWYs and APNs. Caution is advised when taxiing.</p> <p>Helicopters taxiing to/from the APN shall follow the marshaller's instructions.</p> <p>TWY L between stands 1-7 is available for aircraft with a wingspan not greater than 36 m. The remaining section may be used for taxiing by aircraft with a wingspan not greater than 52 m.</p> <p>TWY M between stands 21-28 is available for aircraft with a wingspan not greater than 36 m. The remaining sections of TWY M may be used for taxiing by aircraft with a wingspan not greater than 52 m.</p> <p>TWY N is available for aircraft with a wingspan not greater than 52 m.</p> <p>TWY N available for aircraft with a wingspan of not more than 65 m under special procedure (for aircraft with a wingspan of more than 36 m, special procedures established by the AD administrator apply. Taxiing with FOLLOW ME assistance only).</p> <p>In the event that parking stand 28 is used by aircraft with a wingspan of more than 36 m, TWY M is not available on the section from stand 26 to the intersection with TWY N (special procedures established by the AD administrator apply).</p> <p>Stands 8-11 can be accessed from TWY R. Stands 8-11 can be accessed from TWY A5 only when FOLLOW ME assistance is provided.</p> <p>Stands 12-13 can be accessed from TWY A5 only.</p> <p>Access to aircraft stand No 32 is possible from TWY L for aircraft with a wingspan up to 24 m and from TWY A4 for aircraft with a wingspan up to 30 m.</p> <p>Access to aircraft stand No 34 is possible from TWY L for aircraft with a wingspan up to 32 m and from TWY A4 for aircraft with a wingspan up to 36 m.</p> <p>TWY R is designated for aircraft with a wingspan not greater than 36 m.</p> <p>The main purpose of TWY R is to serve stands 8-11. However, it can also be used by aircraft with a wingspan not greater than 36 m for taxiing between TWY M and TWY L.</p> <p>Aircraft with a wingspan greater than 36 m must be directed solely to TWY A5.</p> <p>It is permissible for more than one aircraft with a wingspan not greater than 36 m to simultaneously use TWY R and TWY A5 for taxiing.</p>
2.20.2.2	PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA <p>Stanowiska: 5-13, 20-28 - obowiązują procedura wypychania.</p> <p>Stanowiska: 5-13, 20-28, 80-81 - zabronione jest obracanie statków powietrznych na własnym ciągu.</p> <p>Postój statku powietrznego na stanowiskach 20-24 odbywa się według wskazań systemu dokującego lub poleceń koordynatora ruchu naziemnego.</p> <p>Postój na pozostałych stanowiskach odbywa się według poleceń koordynatora ruchu naziemnego.</p> <p>Przy zachowaniu specjalnych procedur - stanowisko 28 dostępne dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m i mniejszej niż 65 m. Wówczas wjazd i parkowanie na stanowisku 28 odbywa się wyłącznie w asyście FOLLOW ME. Wypychanie ze stanowiska odbywa się na TWY A6 lub TWY A7. Stanowiska nr 27 oraz 45 pozostają niedostępne. Ponadto wówczas TWY M niedostępna na odcinku od stanowiska nr 26 do skrzyżowania z TWY N.</p>	PARKING AND PUSH-BACK PROCEDURES <p>Stands: 5-13, 20-28 - push-back procedure is applicable.</p> <p>Stands: 5-13, 20-28, 80-81 - the turning of aircraft on its own thrust is prohibited.</p> <p>Aircraft parking on stands 20-24 is carried out in accordance with docking system indications or the marshaller's instructions.</p> <p>Parking on the remaining stands is carried out under guidance of the marshaller.</p> <p>Parking stand 28 is available to aircraft with a wingspan greater than 36 m and less than 65 m under special procedures. In the event that the procedures are applied, entry and parking at stand 28 is carried out only with the assistance of FOLLOW ME. The push-back from the parking stand is carried out on TWY A6 or TWY A7. Parking stands 27 and 45 remain unavailable. In addition TWY M is not available on the section from stand 26 to the intersection with TWY N.</p>

Przewoźnicy powinni upewnić się, czy lotnisko GDAŃSK im. Lecha Wałęsy dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. Jeżeli brak jest takiego dyszla na lotnisku, przewoźnik zobowiązany jest do jego posiadania na pokładzie lub posiadania uzgodnionej z agentem obsługi naziemnej procedury wypychania (przeciągania) samolotu w inne miejsce.

Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania wyłącznie za zezwoleniem Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego.

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

Manewrowanie statku powietrznego na płytach postojowych tylko przy użyciu minimalnej mocy.

Załogi statków powietrznych oraz personel przebywający w polu ruchu naziemnego lotniska zobowiązany jest do noszenia ubioru o barwie jaskrawej w porze dziennej, a po zmroku ubrania z elementami odblaskowymi. Pasażerowie są zwolnieni z tego obowiązku tylko w przypadku asystowania przez osobę wyposażoną w sposób wyżej wymieniony.

2.20.2.3 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Odladzanie statków powietrznych odbywa się na APN 5. Płyta postojowa posiada dwa stanowiska postojowe 50 i 51 przeznaczone dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m, na których niezależnie może odbywać się odladzanie.

Dodatkowo stanowisko postojowe 50A jest stanowiskiem alternatywnym dla statków o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m. Przy ustawieniu statku powietrznego na stanowisku 50A zamknięte zostają stanowiska 50 i 51.

Częstotliwość VHF agenta obsługi naziemnej „Welcome Airport Services” dotycząca odladzania samolotów - 131,505 MHz. Znak wywoławczy – “WELCOME DE-ICING”. Komunikacja z obsługą odladzania prowadzona jest tylko na podstawie znaków rejestracyjnych samolotu.

Łączność pomiędzy załogą statku powietrznego a kontrolerem GROUND odbywa się na częstotliwości VHF 131,330 MHz (GROUND). Poza godzinami pracy GROUND należy skontaktować się z kontrolerem TWR na częstotliwości VHF 118,105 MHz z (TOWER).

Potrzebę odladzania należy zgłosić do swojego agenta obsługi naziemnej oraz do kontrolera TWR/GROUND podczas otrzymywania zgody na lot.

Po zgodę na uruchamianie/wypychanie należy zgłosić się do kontrolera TWR/GROUND - tylko jeśli załoga jest w pełni gotowa do wykonania czynności (wszyscy pasażerowie na pokładzie, drzwi zamknięte, holownik podłączony, jeśli potrzebny).

Pozycja odladzania będzie przydzielana zależnie od przepływu ruchu lotniczego oraz typu statku powietrznego. Kolowanie do stanowiska odladzania zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR/GROUND.

W związku z zalegającym (w niewielkiej ilości) na nawierzchni płynem do odladzania należy zachować ostrożność podczas kolowania po płaszczyźnie z powodu możliwości okresowego wystąpienia obniżonego współczynnika szepności.

Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał od personelu naziemnego o zakończeniu procedury odladzania.

Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego postępuje zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR/GROUND.

Załoga kolująca do odladzania bez zastosowania powyższej procedury nie będzie akceptowana i zostanie odesłana z powrotem na stanowisko postojowe.

Kontroler TWR/GROUND nie ponosi odpowiedzialności za odladzanie i nie ma kontaktu z agentami obsługi naziemnej zajmującymi się odladzaniem.

2.20.2.4 AUTOMATYCZNY SYSTEM DOKOWANIA "SAFEGATE"

Air carriers should ensure that GDAŃSK Lech Walesa aerodrome has a tow bar for the relevant aircraft type. If there is no such tow bar available, an air carrier is obliged to have it on board or use a push-back (towing) procedure agreed with the handling agent.

Any exceptions to the push-back procedure are possible only with the approval of the Aerodrome Duty Officer.

Aircraft should be always parked using wheel chocks placed by a crew member or authorized handling agent.

Aircraft can be manoeuvred on the APNs only with minimum power.

Aircrews and staff staying within the aerodrome movement area are obliged to wear clothing of a conspicuous colour by day and with fluorescent elements by night. Passengers are exempted from this requirement only if assisted by a person dressed as described above.

AIRCRAFT DE-ICING

Aircraft de-icing is carried out on APN 5. The APN has two aircraft stands 50 and 51 designated for aircraft with a wingspan not greater than 36 m, where de-icing can be carried out independently.

Additionally, stand 50A is an alternative stand for aircraft with a wingspan greater than 36 m. When an aircraft is parked on stand 50A, stands 50 and 51 are closed.

Handling agent's (Welcome Airport Services) frequency for de-icing: 131.505 MHz; call sign: "WELCOME DE-ICING". In communication with the de-icing staff only registration marks are used to identify the aircraft.

Communication between a flight crew and the GROUND controller is on: VHF 131.330 MHz (GROUND). Outside the GROUND operational hours contact the TWR controller on 118.105 MHz (TOWER).

The requirement for de-icing shall be notified to the relevant handling agent and TWR/GROUND controller when a clearance for flight is being issued.

The request for start-up/push-back shall be made to the TWR/GROUND controller only when the flight crew is fully ready for the actions (all passengers on board, doors closed, tug connected if required).

The position for de-icing will be assigned depending on air traffic flow and aircraft type. Taxiing to the de-icing pad to be conducted in accordance with instructions given by the TWR/GROUND controller.

Caution should be exercised during taxiing on the de-icing pad due to remains of de-icing fluid which can temporarily lower the friction coefficient.

After the de-icing procedure has been completed the flight crew shall be informed by the ground personnel about the completion.

After the de-icing procedure has been completed the flight crew shall follow the TWR/GROUND controller's instructions.

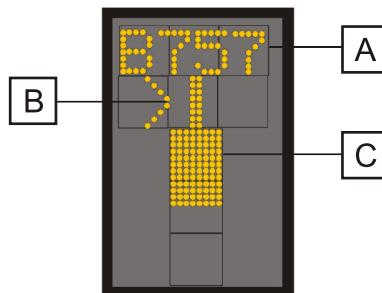
A flight crew taxiing to de-ice but not following the above procedure will not be admitted and send back to the aircraft stand.

The TWR/GROUND controller is not responsible for de-icing and has no contact with the handling agent providing de-icing.

AUTOMATED DOCKING SYSTEM "SAFEGATE"

Stanowiska postojowe 20, 20A, 21, 22, 23, 24 zostały wyposażone w automatyczny system wprowadzania na stanowisko SAFEDOCK. SAFEDOCK śledzi poprzeczne oraz wzdłużne położenie samolotu względem osi kołowania do miejsca postoju. Informacje dotyczące położenia oraz zagrożeń w procedurze dokowania przekazywane są załogom samolotów na wyświetlaczu zainstalowanym na przedłużeniu linii centralnej kołowania wprowadzającej na stanowisko postojowe.

Parking stands 20, 20A, 21, 22, 23, 24 are equipped with the automated docking guidance system SAFEDOCK. SAFEDOCK tracks the crosswise and longitudinal aircraft position relative to the aircraft stand taxilane. Information regarding the aircraft position and risks in the docking procedure is provided to flight crews on a display located at the extended centre line of an aircraft stand taxilane.



A. WYŚWIETLACZ ALFANUMERYCZNY / ALPHANUMERIC DISPLAY

ACFT type	typ samolotu (wcześniej zdefiniowany przez obsługę)	aircraft type (previously defined by the operator)
WAIT / VIEW / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
WAIT / GATE / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
SLOW DOWN	zbyt duża prędkość podczas kołowania na stanowisko	aircraft approach speed too fast for docking
ACFT type and SLOW	a) złe warunki pogodowe - zmniejszona widzialność b) utrata kontaktu z samolotem podczas kołowania	a) bad weather conditions - reduced visibility b) loss of contact with the aircraft during docking
STOP	konieczność nagłego zatrzymania (Emergency)	aircraft to be stopped immediately (emergency stop)
STOP / ID / FAIL	zatrzymanie z powodu niepowodzenia identyfikacji samolotu	aircraft to be stopped due to failed aircraft identification
STOP / SBU	zbyt duże odchylenie od linii centralnej w zasięgu ostatnich 2 metrów od punktu zatrzymania	aircraft far off the centre line within 2 m to the stop position
STOP / TOO / FAST	zatrzymanie z powodu zbyt dużej prędkości kołowania	aircraft to be stopped due to taxiing speed too fast
STOP następnie/next OK	prawidłowe zatrzymanie w punkcie zatrzymania	aircraft stopped in the correct position
TOO FAR	samolot przekroczył punkt zatrzymania (odległość powyżej 1 metra)	aircraft stopped too far past the stop position (distance more than 1 m)
CHOCK ON	podstawki (informacja pojawia się po 3 minutach)	chocks placed (information to appear after 3 minutes)

B. NAPROWADZANIE AZYMUTALNE / AZIMUTH GUIDANCE

Technika laserowego skanowania pozwala na użycie systemu przez załogę z obydwu foteli.	Laser scanning technology allows the system to be used from both pilot positions.
--	---

C. POLE WSKAŹNIKA ZBLIŻANIA / APPROACH DISTANCE FIELD

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

2.20.2.4.1 RUTYNOWE CZYNNOŚCI PODCZAS DOKOWANIA PRZY UŻYCIU SYSTEMU

Sprawdzić czy na wyświetlaczu wyświetla się poprawny (żądany) typ samolotu.

Ruchome strzałki wskazują uaktywnienie się systemu.

Kołować zgodnie z linią prowadzącą.

Wyświetlenie się żółtego pola wskaźnika zbliżania oznacza przechwycenie samolotu przez system.

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

W odległości 15 metrów od punktu zatrzymania, wyświetla się dystans do przebycia poprzez wyłączenie kolejnych rzędów wskaźników LED. Na wyświetlaczu podana również zostaje wartość liczbową (metry) przedstawiającą odległość do zatrzymania.

ROUTINE TO BE FOLLOWED WHEN USING THE SYSTEM

Check that the correct aircraft type is displayed on the display.

Flashing arrows indicate that the system has been activated.

The lead-in line is to be followed.

The appearance of the yellow approach indicator field indicates that the aeroplane has been identified by the system.

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

At a distance of 15 metres from the stop position, the remaining distance to go is indicated by switching off successive rows of LED indicators. The display shows also the number of remaining metres to go.

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

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

Po 3 minutach od podstawienia podstawek pod przednią goleń na wyświetlaczu pojawi się napis "CHOCK ON".

EMERGENCY STOP: w przypadku pojawienia się czerwonego napisu STOP oraz czerwonych strzałek po obydwu stronach prowadzenia azymutowego konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie samolotu.

2.20.2.4.2 PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA

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

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

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

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

2.20.2.5 ZABEZPIECZENIE STATKU POWIETRZNEGO

Za prawidłowe zabezpieczenie statku powietrznego odpowiedzialna jest załoga statku powietrznego lub upoważniony agent obsługi naziemnej.

2.20.2.6 INNE OGRANICZENIA

NIL

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

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

3 minutes after placing chocks under the nose gear, the display will show a CHOCK ON message.

EMERGENCY STOP: when a red STOP message and red arrows appear on both sides of the azimuth guidance line, the aeroplane is to be stopped immediately.

SAFETY PROCEDURES DURING DOCKING

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

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

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

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

PROTECTION OF AIRCRAFT

The adequate protection of an aircraft is the responsibility of the flight crew or authorised ground agent staff.

OTHER RESTRICTIONS

NIL

EPGD AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
2.21.1	<p>PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE</p> <p>Ze względu na ograniczenia hałasu na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:</p> <p>Odloty (H24)</p> <ol style="list-style-type: none"> RWY 29 RWY 11 <p>Zmniejszenie uciążliwości hałasu nie może być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:</p> <ol style="list-style-type: none"> jeżeli RWY nie jest czysta i sucha, tj. ujemnie oddziałuje na nią pokrycie śniegiem, stopniałym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami; przy lądowaniu w warunkach, gdy pułap chmur jest niższy niż 150 m nad wzniesieniem lotniska albo do startu lub lądowania, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1900 m; kiedy został zgłoszony lub jest prognozowany uskock wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty; gdy składowa wiatru boczno, włączając poryw, przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylnego, włączając poryw, przekracza 9 km/h (5 kt). <p>Odstępstwa od powyższych zasad będą stosowane tylko w przypadkach zagrożenia, w celu skrócenia trasy dolotu.</p>	<p>NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS</p> <p>Due to noise abatement requirements the following preferential RWY system is in force at GDAŃSK Lech Walesa aerodrome:</p> <p>Departures (H24)</p> <ol style="list-style-type: none"> RWY 29 RWY 11 <p>Noise abatement shall not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances:</p> <ol style="list-style-type: none"> if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water or mud, rubber, oil or other substances; for landing in conditions, when the ceiling is lower than 150 m above aerodrome elevation or when the horizontal visibility is less than 1900 m; when windshear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure; when the cross-wind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt), or the tail-wind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt). <p>Exceptions to the above rules will be applied only in emergency situations for reducing the arrival route.</p>
2.21.2	<p>PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU</p> <p>Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy powinni stosować procedury ograniczania hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego w celu zmniejszenia poziomu hałasu w bezpośredniej okolicy lotniska.</p>	<p>NOISE ABATEMENT PROCEDURES</p> <p>Aircraft operators conducting flight operations at GDAŃSK Lech Walesa aerodrome should apply noise abatement procedures adequate for the relevant aircraft type to reduce the aircraft noise level in close proximity to the aerodrome.</p>

Odloty z RWY 11 oraz RWY 29 należy wykonywać następująco: dla lotów IFR zgodnie z procedurą SID RWY 11 i RWY 29 opublikowaną w AIP do osiągnięcia 3500 ft AAL (3989 ft AMSL), a następnie wykonać zakręt zgodnie z instrukcjami służby kontroli ruchu lotniczego. Procedura ta nie dotyczy samolotów turbośmigłowych oraz o lekkiej kategorii w śladzie turbulencji (obie łącznie) lub statków powietrznych zaplanowanych na wysokości przelotu poniżej 4500 ft AMSL.

W przypadku statków powietrznych o maksymalnej masie startowej przekraczającej 7000 kg obowiązuje zasada, że wykonując podejście z widocznością nie można schodzić poniżej 2500 ft AMSL przed stabilizacją na linii centralnej RWY.

W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego należy stosować odloty z RWY 11 oraz RWY 29 według przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP1), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej – Operacje statków powietrznych, tom I – Procedury lotu, część I, dział 7.

2.21.3 OGRANICZENIE EMISJI HAŁASU

W celu zmniejszenia emisji hałasu zabrania się stosowania maksymalnego rewersu silników w czasie lądowania, z wyjątkiem względów bezpieczeństwa i stosowanie wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu RWY.

Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną mocą silników.

Czas pracy urządzeń pokładowych (w tym klimatyzacji), APU bądź korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU powinien być ograniczony do minimum. Preferowane korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU.

Uruchamianie silników statków powietrznych niezwiązane z operacją startu jest dopuszczalne w koniecznych i w pełni uzasadnionych przypadkach jedynie na minimalnej mocy.

Wszelkie próby silników dopuszczalne po uzyskaniu zezwolenia od Dyżurnego Operacyjnego Portu przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

2.21.4 LOKALNE OGRANICZENIA DOTYCZĄCE WYKONYWANIA OPERACJI W GODZINACH 2100–0500 (2000–0400) UTC¹

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ wymaga się redukcji mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu RWY. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ zabronione jest wykonywanie lotów szkolnych/treningowych, próbnych oraz technicznych.

Zaleca się ograniczenie stosowania odwracaczy ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ uruchamianie silników statków powietrznych niezwiązane z operacją startu (próba na biegu jałowym) jest dopuszczalne podczas bieżącej obsługi przedlotowej statku powietrznego.

2.21.5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

Zarządzający lotniskiem GDAŃSK im. Lecha Wałęsy informuje, że prowadzi stały monitoring hałasu na podstawie 4 stałych punktów pomiarowych.

Nr punktu/Point No	Współrzędne/Coordinates
1	54 22 12.57 N 018 24 10.29 E
2	54 23 47.57 N 018 24 21.21 E
3	54 21 31.24 N 018 29 35.48 E
4	54 20 40.27 N 018 36 40.03 E

Operatorzy statków powietrznych zobowiązani są do włączania transponderów ADS-B przed przylotem/odlotem do/z lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy.

2.21.6 PŁYNNY PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

Departures from RWY 11 and RWY 29 shall be carried out in the following manner: for IFR flights according to SID RWY 11 and RWY 29 procedures published in the AIP to reach 3500 ft AAL (3989 ft AMSL) and then execute a turn as instructed by ATC. The procedure shall not apply to turboprop aeroplanes and light wake turbulence category aeroplanes (including both) or aircraft planned at an crossing altitude below 4500 ft AMSL.

For aircraft with a maximum take-off mass exceeding 7000 kg flight crews shall adhere to the principle that in visual approaches they cannot descend below 2500 ft AMSL before being established on the extended RWY centre line.

If no noise abatement procedures adapted to the relevant aircraft type are available, departures from RWY 11 and RWY 29 shall be carried out in accordance with the example noise abatement procedure for the departure climb (NADP1), in accordance to Chapter 3 ICAO Doc 8168 Aircraft Operations Vol. I – Flight Procedures, Part I, Section 7.

NOISE EMISSION REDUCTION

In order to reduce noise emission, it is forbidden to use the maximum reverse thrust during landing except for safety reasons, carry out a longer landing roll and reduce engine power during take-off by using the full RWY length.

Self-powered aircraft shall taxi on the APNs with minimum engine power.

The operating time of on-board equipment (including air-conditioning), APUs or the use of GPUs should be reduced to the minimum. The use of external GPUs is preferred.

Engine start-up not related to a take-off operation is permitted in necessary and fully justified cases only with minimum power use.

Any engine tests are allowed only with the approval of the Airport Duty Officer, provided they are carried out with great caution.

LOCAL RESTRICTIONS RELATED TO OPERATIONS CONDUCTED BETWEEN 2100 AND 0500 (2000 AND 0400) UTC¹

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ reduction of engine power during take-off by using the full RWY length is required. This restriction does not apply in emergency situations.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ training, test and technical flights are prohibited.

Flight crews are advised to reduce the use of reverse thrust after landing between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹. This restriction does not apply in emergency situations.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹ engine start-up not related to a take-off operation (engine check with idle power set) is permitted while conducting Pre-Flight Check procedures.

MONITORING AIRCRAFT NOISE

The administration of GDAŃSK Lech Walesa aerodrome informs that a constant monitoring of aircraft noise is carried out using four permanent measuring points.

Aircraft operators are required to operate ADS-B transponders before arrival at/departure from GDAŃSK Lech Walesa aerodrome.

CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

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

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

Technika CDA:

- 1) Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemia.
- 2) Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.
- 3) Na lub przed pozycją z wiatrem utrzymywać prędkość IAS 220 kt lub minimalną prędkość czystej konfiguracji (w zależności od tego, która jest wyższa).

Przykład ATC R/T na lub powyżej 7000 ft AMSL:

- 25 NM lotu do strefy przyziemia, zniżaj się kiedy będziesz gotowy.
- Oczekuj zakrętu do pozycji po trzecim po/przed/pomiędzy WPT.
- Oczekuj pełnej procedury.

Continuous Descent Approach (CDA) is a recommended aircraft operating technique in which an arriving aircraft descends from an optimal position with minimum thrust and avoids level flight to the extent permitted by the safe operations of the aircraft and in compliance with published procedures and ATC instructions.

The aim of CDA is to assist pilots to optimize aircraft approach profiles in order to reduce noise impact on the ground and, where possible, reduce fuel use and exhaust emission.

CDA technique:

- 1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL in distance not greater than 25 NM to touchdown.
- 2) Expect NM information or base leg information from ATC at or above altitude 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
- 3) At or before downwind position maintain IAS 220 kt or minimum clean speed, whichever is greater.

ATC R/T example at or above 7000 ft AMSL:

- 25 NM to touchdown, when ready descend.
- Expect base leg after/before/between WPT.
- Expect full procedure.

EPGD AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
	<p>STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY</p> <p>W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy (TMA GDAŃSK), organ kontroli ruchu lotniczego pełniący funkcję kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji, b) stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i elewacji, c) węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej, d) stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej. <p>Jedynie na wyraźne żądanie załogi statku powietrznego zgłoszone w chwili nawiązania pierwszego kontaktu radiowego z organem ruchu lotniczego zapewniającym kontrolę zbliżania w TMA GDAŃSK, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI), podanymi w rozdziale GEN 2.1.</p>	<p>APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT</p> <p>In order to facilitate air traffic within Terminal Control Area of GDAŃSK Lech Walesa aerodrome (GDAŃSK TMA) the air traffic control unit executing Approach Control function will use non-metric units of measurement as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) nautical miles (NM) while expressing distance in navigation, b) feet (ft) while expressing altitudes, heights and elevations, c) knots (kt) while expressing horizontal speed, d) feet per minute while expressing vertical speed. <p>The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1 only at the request of the flight crew submitted by radio on initial contact with the unit executing Approach Control within the GDAŃSK TMA.</p>
<p>2.22.1</p>	<p>PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA GDAŃSK</p> <p>W TMA GDAŃSK obowiązuje następująca ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych lądujących na lotnisku im. Lecha Wałęsy:</p> <p>Po ustabilizowaniu w wiązce ILS CAT II or LOC RWY 29 ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 4 NM DME IGDA.</p> <p>Dla podejścia VOR RWY 29 po ustabilizowaniu na prostej ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 7 NM DME GZD.</p> <p>Dla podejścia VOR RWY 11 po ustabilizowaniu na prostej ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 4 NM DME GZD.</p> <p>W przypadku niemożności zredukowania prędkości według powyższej procedury załoga statku powietrznego powinna natychmiast powiadomić organ ATC.</p> <p>Procedurę ograniczenia prędkości załogi statków powietrznych winny stosować bez dodatkowego przypominania ze strony organów ATC.</p>	<p>SPEED REDUCTION PROCEDURE FOR GDAŃSK TMA</p> <p>The following general speed reduction procedure is mandatory in the GDAŃSK TMA for aircraft landing at Gdańsk Lech Walesa aerodrome:</p> <p>After establishing on ILS CAT II or LOC RWY 29 reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 4 NM DME IGDA.</p> <p>When performing a VOR approach RWY 29, after establishing on a straight-in, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 7 NM DME GZD.</p> <p>When performing a VOR approach RWY 11, after establishing on a straight-in, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 4 NM DME GZD.</p> <p>In case of inability to reduce speed in accordance with the procedure described above, aircraft crew shall notify the ATC unit immediately.</p> <p>Speed reduction procedure is to be applied by aircraft crews without further reminding from the ATC unit.</p>
<p>2.22.2</p>	<p>PROCEDURY DLA LOTÓW IFR</p>	<p>PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS</p>

W TMA GDAŃSK zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania. Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA GDAŃSK podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC – patrz strona ENR 6.7-1.

W TMA GDAŃSK wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy. Procedury RNAV STAR kończą się w punktach IAF, które są jednocześnie punktami rozpoczęcia segmentów początkowych w procedurach podejścia do lądowania.

Procedury RNAV SID i STAR w TMA GDAŃSK zaprojektowane zostały według kryteriów dla RNAV 1. W celu wykonywania procedur bez ograniczeń wymagane jest dopuszczenie do wykonywania operacji RNAV 1.

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

Ze względu na fakt, iż znaczący odsetek statków powietrznych wykonujących operacje na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy nie posiada uprawnień do wykonywania operacji RNAV 1 oraz biorąc pod uwagę, że wszystkie trajektorie procedur SID i STAR RNAV 1 przebiegają powyżej MSA/MVA oraz uwzględniając, że w TMA GDAŃSK jest zapewniany monitoring radarowy w celu poprawy/uspawnienia przepływu ruchu lotniczego i odciążenia kontrolerów ruchu lotniczego, dopuszcza się aby statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji B-RNAV wykonywały loty zgodnie z trajektoriami procedur RNAV 1. Pozwoli to na znaczną redukcję łączności radiowo-telefonicznej. W tym zakresie obowiązują następujące warunki dodatkowe:

UWAGA 1: Statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji B-RNAV, wyposażone w system B-RNAV bez nawigacyjnej bazy danych i/lub wymagające ręcznego wprowadzania danych trasy są wyłączone ze stosowania i wykorzystania procedur RNAV 1. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji należy ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC. Dla takich statków powietrznych będzie zapewnione wektorowanie radarowe, zazwyczaj po trasie zgodnej z opublikowanymi procedurami. Takie statki powietrzne mogą również spodziewać się opóźnień lub wydłużenia trasy lotu podczas godzin szczytu ruchu lotniczego.

UWAGA 2: Kontrolerzy ruchu lotniczego będą zachowywać szczególną uwagę podczas monitorowania ruchu niedopuszczonego do wykonywania operacji RNAV 1. W razie wystąpienia jakichkolwiek problemów będą stosować wektorowanie radarowe.

Wszystkie procedury oczekiwania w TMA GDAŃSK wykonywane są zgodnie z instrukcjami ATC. Procedury te dostępne są również dla statków powietrznych niedopuszczonych do wykonywania operacji RNAV 1.

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

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

2.22.2.1 PROCEDURA OGÓLNA RCF PODCZAS WYKONYWANIA LOTÓW INNYCH NIŻ WEDŁUG SID LUB STAR ORAZ DLA STATKÓW POWIETRZNYCH NIEDOPUSZCZONYCH DO WYKONYWANIA OPERACJI STAR RNAV 1.

Within the GDAŃSK TMA, radar approach control service is provided. Minimum radar vectoring altitudes within the GDAŃSK TMA are shown on the ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – see ENR 6.7-1.

Within the GDAŃSK TMA, RNAV 1 SID and STAR procedures are applicable for each RWY of GDAŃSK Lech Walesa aerodrome. The RNAV STARs terminate at the IAFs which are also points of the beginning of the initial segments in the instrument approach procedures.

The RNAV SID and STAR procedures within the GDAŃSK TMA were designed according to RNAV 1 criteria. The procedures may be flown only by aircraft approved for RNAV 1 operations.

For the RNAV 1 SID procedures within the GDAŃSK TMA, the angle of bank (AOB) taken into consideration is in accordance with PANS-OPS (ICAO Doc 8168, Vol. II) Part I, Section 3, Chapter 3, Appendix 3. That is: 15° up to 1000 ft over DER ELEV, 20° above 1000 ft up to 3000 ft over DER ELEV and 25° above 3000 ft over DER ELEV. It is applicable to all SIDs for EPGD aerodrome.

Due to the fact that a significant percentage of aircraft operating at GDAŃSK Lech Walesa aerodrome is not approved for RNAV 1 operations, all RNAV 1 SID and STAR are above MSA/MVA, and radar monitoring is provided within the GDAŃSK TMA to enhance air traffic flows and reduce air traffic controllers' workload, aircraft approved for B-RNAV operations only are allowed to follow the trajectories of RNAV 1 procedures. This will allow high reduction in RTF communication. The following condition apply:

NOTE 1: Aircraft approved only for B-RNAV operations, equipped with B-RNAV system without navigation databases and/or requiring en-route data to be put in manually are exempted from the application of RNAV 1 procedures. In such circumstances, ATC shall be advised upon first contact. Radar vectoring will be provided usually along published procedures. Such aircraft may expect delays and/or extended routing during peak hours.

NOTE 2: Air traffic controllers will pay particular attention when monitoring traffic not approved for RNAV 1 operations. In the event that any problems occur, radar vectoring will be provided.

All holding patterns within the GDAŃSK TMA are to be flown as instructed by ATC. These procedures are also available for aircraft not approved for RNAV 1 operations.

Whenever possible, ATC will provide direct routing/shortcuts, especially during off-peak hours. The turn to final approach is usually performed with radar vectoring to expedite traffic handling and for separation.

Vertical planning information: flight crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on the STAR charts. The current descent clearance will be issued by ATC. If possible, a CDA technique should be applied.

GENERAL RCF PROCEDURE DURING FLIGHTS OTHER THAN SIDS OR STARS AND FOR AIRCRAFT NOT APPROVED FOR STAR RNAV 1 OPERATIONS.

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną/poziom lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME GZD. Na tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft (w przypadku nieudanego podejścia utrzymywać 3000 ft), a następnie skierować się do REP UVRİK (IF) VOR RWY 11 (R 287° MAG / D 10 NM DVOR/DME GZD) lub do REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 i VOR RWY 29 (R 107° MAG / D 16 NM DVOR/DME GZD), po czym wykonać podejście i lądowanie na najdogodniejszej RWY w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności (ILS, VOR RWY 29 lub VOR RWY 11).

W przypadku nieudanego podejścia na RWY 11 i utraty łączności - ustawić transponder na kod 7600, wznosić się z kursem 110° do osiągnięcia wysokości bezwzględnej 5000 ft AMSL, wykonać zakręt w prawo na punkt GD809 a następnie kontynuować lot profilem STAR RWY 11 do podejścia RWY 11 z dalszym zniżaniem po punkcie GD803.

W przypadku nieudanego podejścia na RWY 29 i utraty łączności - ustawić transponder na kod 7600, wznosić się z kursem 290° do osiągnięcia wysokości bezwzględnej 5000 ft AMSL, osiągnięciem przed UVRİK, wykonać zakręt w lewo na punkt GD909 a następnie kontynuować lot profilem STAR RWY 29 do podejścia RWY 29 z dalszym zniżaniem po punkcie GD903.

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

2.22.3.1 WLÓT DO CTR W LOCIE VFR

Przed wlotem w CTR EPGD (nie wyżej niż 1500 ft AMSL).

Załoga wykonująca lot VFR powinna nawiązać łączność radiową z TWR GDAŃSK nie później niż nad następującymi punktami:

GOLF	54 22 28 N 018 46 44 E (falochron przy ujściu Wisły Śmiałej)
INDIA	54 28 16 N 018 18 35 E (zachodni skraj jeziora Marchowo)
MIKE	54 26 41 N 018 32 40 E (Opera Leśna w Sopocie)
X-RAY	54 16 34 N 018 29 22 E (płn.-wsch. skraj jeziora Kolbudy koło m. Kolbudy)
ZULU	54 19 30 N 018 11 01 E (płd.-zach. skraj jeziora Karczemne koło m. Kartuzy)

2.22.3.2 PUNKTY I PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może w razie konieczności otrzymać polecenie oczekiwania nad jednym z wyznaczonych punktów:

GOLF	54 22 28 N 018 46 44 E (falochron przy ujściu Wisły Śmiałej)
INDIA	54 28 16 N 018 18 35 E (zachodni skraj jeziora Marchowo)
MIKE	54 26 41 N 018 32 40 E (Opera Leśna w Sopocie)
NOVEMBER	54 24 42 N 018 29 06 E (centrum handlowe)
SIERRA	54 20 42 N 018 26 06 E (pałac w m. Leżno)
X-RAY	54 16 34 N 018 29 22 E (płn.-wsch. skraj jeziora Kolbudy koło m. Kolbudy)
ZULU	54 19 30 N 018 11 01 E (płd.-zach. skraj jeziora Karczemne koło m. Kartuzy)

2.22.4 LOTY SPECJALNE VFR

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

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

a) wyłącznie w porze dziennej,

Set the transponder to code 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed to DVOR/DME GZD. Over this DVOR, descend to altitude 4000 ft AMSL (in case of missed approach, maintain 3000 ft) and then proceed to REP UVRİK (IF) VOR RWY 11 (R 287° MAG / D 10 NM DVOR/DME GZD) or REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 and VOR RWY 29 (R 107° MAG / D 16 NM DVOR/DME GZD). Thereafter execute approach and land on the most convenient RWY depending on the wind direction and other conditions (ILS, VOR RWY 29 or VOR RWY 11).

In case of missed approach on RWY 11 and radio communication loss – set the transponder to code 7600, climb on course of 110° to reach altitude 5000 ft AMSL, make a right turn on GD809 point, then continue flight according to STAR RWY 11 to RWY 11 approach with further descending after GD803 point.

In case of missed approach on RWY 29 and radio communication loss – set the transponder to code 7600, climb on course of 290° to reach altitude 5000 ft AMSL to reach before UVRİK, make a left turn on GD909 point, then continue flight according to STAR RWY 29 to RWY 29 approach with further descending after GD903 point.

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

ENTRY INTO CTR IN VFR FLIGHT

Before entering EPGD CTR (not higher than 1500 ft AMSL).

Crew conducting VFR flight shall establish radio contact with GDAŃSK TWR not later than over the following points:

GOLF	54 22 28 N 018 46 44 E (breakwater at the mouth of the Wisła Śmiała River)
INDIA	54 28 16 N 018 18 35 E (western edge of Lake Marchowo)
MIKE	54 26 41 N 018 32 40 E (Opera Leśna in Sopot)
X-RAY	54 16 34 N 018 29 22 E (north-eastern edge of Lake Kolbudy near Kolbudy)
ZULU	54 19 30 N 018 11 01 E (south-western edge of Lake Karczemne near Kartuzy)

VFR POINTS AND HOLDING PROCEDURES

In case of intensity of air traffic, aircraft conducting VFR flight may be instructed to hold at one of the following points:

GOLF	54 22 28 N 018 46 44 E (breakwater at the mouth of the Wisła Śmiała River)
INDIA	54 28 16 N 018 18 35 E (western edge of Lake Marchowo)
MIKE	54 26 41 N 018 32 40 E (Opera Leśna in Sopot)
NOVEMBER	54 24 42 N 018 29 06 E (shopping centre)
SIERRA	54 20 42 N 018 26 06 E (palace in Leżno)
X-RAY	54 16 34 N 018 29 22 E (north-eastern edge of Lake Kolbudy near Kolbudy)
ZULU	54 19 30 N 018 11 01 E (south-western edge of Lake Karczemne near Kartuzy)

SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in control zone (CTR) is obtained.

Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases such as: medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:

a) the flight will be performed during daytime only,

- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

2.22.5 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

2.22.5.1 Śmigłowce wykonujące podejście wg wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko GDAŃSK im. Lecha Wałęsy wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Volume II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

2.22.5.2 Zaleca się, aby w zależności od przydzielonego stanowiska postojowego załogi śmigłowców wykonujące lądowanie na RWY 11/29 wybierały jako miejsce końcowego podejścia i przyziemienia odpowiednio:

- skrzyżowanie dróg kołowania E i F z RWY 11/29, następnie zwołnity RWY najbliższą wolną drogą kołowania - stanowiska postojowe na APN 1, 2, 3, 5;
- THR 29, kołowanie (podlot) drogami kołowania A1, J, K - do baz operacyjnych LPR, Straży Granicznej lub wyznaczonych stanowisk postojowych na APN 6.

2.22.5.3 W celu utrzymania sprawnego przepływu ruchu lotniczego, załogi śmigłowców na płozach nie wykonują przyziemienia, jedynie zniżają lot do wysokości podlotu i możliwie szybko opuszczają strefę lądowania w wyznaczoną drogę do kołowania, chyba, że TWR EPGD nakaże inaczej.

2.22.6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

2.22.6.1.1 RWY 29 pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń może być wykorzystywana do wykonywania operacji w CAT: II, IIIA i IIIB przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS CAT III nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora.

2.22.6.1.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

2.22.6.1.2.1 Wprowadzanie LVP nastąpi gdy którykolwiek RVR spadnie poniżej 550 m i/lub pułap chmur spadnie do 200 ft lub poniżej.

2.22.6.1.2.2 Odwołanie LVP nastąpi gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i/lub pułap chmur osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją do dalszej poprawy.

2.22.6.1.3 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

2.22.6.1.3.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani za pośrednictwem rozgłośni ATIS lub drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: *Low visibility procedures in operation*. Jeśli wykonywanie operacji ILS CAT II lub III jest niemożliwe, używana będzie następująca frazeologia: *Low visibility procedure in operation. ILS approach CAT II (lub CAT III) not available*.

2.22.6.1.3.2 W czasie przygotowania do LVP i trwania LVP należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości startów i lądowań.

2.22.6.1.3.3 Od przylatujących statków powietrznych służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała korzystania z RWY 29 oraz opuszczania drogi startowej wyłącznie drogami kołowania: E, G, H.

2.22.6.1.3.4 Załogi statków powietrznych zobowiązane są do zgłoszenia opuszczenia drogi startowej (runway vacated) w momencie przejazdu statku powietrznego za koniec zielono-żółtych kodowanych świateł linii środkowej drogi kołowania.

b) the flight will be performed clear of clouds and in visual reference to terrain,

c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,

d) the ceiling is not less than 600 ft,

e) the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters conducting IFR or VFR approach to GDAŃSK Lech Walesa aerodrome conduct landing on runway in use as Category A aeroplanes in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Volume II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

It is recommended that, depending on the assigned aircraft parking stand, the helicopter crew landing on RWY 11/29 choose for final approach and touchdown respectively:

- the crossing of taxiways E, F and RWY 11/29, then vacate the RWY by the nearest available TWY – aircraft stands on APNs 1, 2, 3, 5;
- THR 29, taxiing (air taxiing) on taxiways A1, J, K - to the operational base of Medical Air Rescue, Border Guard or designated parking stands on APN 6.

For an expeditious flow of air traffic, crews of skid-fitted helicopters shall not touchdown but descent till hover taxi altitude reached and as soon as possible vacate the landing zone into the assigned TWY if not instructed otherwise by the EPGD TWR.

LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVPs)

RWY 29, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II, IIIA and IIIB operations by those operators whose minima have been accepted by the President of the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out ILS CAT III operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities.

Criteria for the initiation and termination of LVPs

LVPs will be initiated whenever any of the RVR values falls below 550 m and/or the cloud ceiling falls to 200 ft or below.

LVPs will be terminated when the RVR increases to 600 m or more and/or the cloud ceiling reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.

Description of Low Visibility Operations (LVPs)

During LVPs, special ATC procedures will be applied. Flight crews will be informed of the commencement of these procedures by ATIS or by radio. The following phraseology will be used: *Low visibility procedures in operation*. If it is impossible to carry out ILS CAT II or III operations, the following phraseology will be used: *Low visibility procedure in operation. ILS approach CAT II (or CAT III) not available*.

During the preparation and operation phase of LVPs a significantly reduced departure and landing rate should be expected.

For arriving aircraft, the ATC will require the use of RWY 29 and exit from the RWY only via TWYs: E, G, H.

Aircraft crews are required to report 'runway vacated' after the aircraft has completely passed the end of the green/yellow colour coded taxiway centre-line lights.

- 2.22.6.1.3.5** Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będą używane RWY 11 i RWY 29. Zajęcie RWY możliwe przez:
- TWY A1 (RWY 29),
 - TWY B (RWY 29),
 - TWY C (RWY 29),
 - TWY H (RWY 11).
- 2.22.6.1.3.6** Niedozwolone jest wykonywanie startów jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.
- 2.22.6.1.4 Kołowanie w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)**
- 2.22.6.1.4.1** Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła osi środkowej odbywa się bez asysty FOLLOW ME. Wyjątek stanowią TWY M oraz TWY N, w miejscu przecięcia z drogą serwisową. W tym przypadku kołowanie odbywać się będzie przy asyście FOLLOW ME. Na pozostałych drogach kołowania asysta FOLLOW ME jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.
- 2.22.6.1.4.2** W warunkach Visibility Conditions 3 (RVR < 400 m) TWR GDAŃSK stosuje separacje, zapewniając przynajmniej jeden wolny sektor drogi kołowania odstępu pomiędzy statkami powietrznymi oraz statkiem powietrznym i pojazdami na polu manewrowym.
- 2.22.6.1.4.3** Zezwolenia dla kołujących statków powietrznych będą wydawane w oparciu o punkty oczekiwania i pośrednie miejsca oczekiwania.
- 2.22.6.1.4.4** Załogi są zobowiązane do zgłaszania osiągnięcia stanowiska postojowego.
- 2.22.6.1.4.5** Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS CAT II albo III do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania *Request training approach Category II/III*. W takiej sytuacji działanie opisane w punktach 2.22.6.1.3.1 do 2.22.6.1.3.5 nie będą stosowane.
- 2.22.6.1.5 System weryfikacji pozycji statków powietrznych i pojazdów**
- 2.22.6.1.5.1** System weryfikacji pozycji statków powietrznych i pojazdów obejmuje pole manewrowe lotniska i wybrane drogi ruchu kołowego dla pojazdów. System został zbudowany w oparciu o: bariery pętli indukcyjnych, określanie pozycji statków powietrznych metodą multilateracji odpowiedzi radaru wtórnego i określania pozycji pojazdów lotniskowych w oparciu o transmisje transponderów ADS-B.
- 2.22.6.1.6 System barier pętli indukcyjnych**
- 2.22.6.1.6.1** Dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności zainstalowano system barier w postaci pętli indukcyjnych. W celu efektywnego zarządzania bezpieczeństwem operacji pole manewrowe zostało podzielone na sektory. Pętle zostały zamontowane w miejscach oczekiwania przed drogą startową, miejscach pośredniego oczekiwania, na drogach ruchu kołowego łączących się z drogą startową, na granicy strefy wrażliwej ILS GP. System barier stanowi dodatkowe źródło informacji wykorzystywane do:
- określenia pozycji pojazdów i statków powietrznych na polu manewrowym lotniska,
 - monitorowania ruchu pojazdów i statków powietrznych względem wydanych zezwoleń i instrukcji,
 - upewnienia się że RWY jest wolna od pojazdów i innych statków powietrznych dla lądujących i startujących statków powietrznych,
 - asysty dla pojazdów i kołujących statków powietrznych,
 - asysty dla służb ratowniczych.
- 2.22.6.1.7 Procedury używania transponderów**
- 2.22.6.1.7.1** Operatorzy statków powietrznych powinni upewnić się, czy zainstalowany transponder jest w stanie działać, gdy statek powietrzny znajduje się na ziemi.
- 2.22.6.1.7.2** Przy odlocie najpóźniej przed rozpoczęciem wypychania lub przed rozpoczęciem kołowania gdy procedura wypychania nie jest wymagana należy wybrać przypisany kod squawk i aktywować tryb Mode S. TCAS nie powinien być aktywowany przed uzyskaniem zgody na zajęcie drogi startowej.
- 2.22.6.1.7.3** Statek powietrzny wyposażony w transponder Mode S przekazuje identyfikację statku powietrznego zgodnie z danymi zawartymi w planie lotu lub jeżeli nie złożono planu lotu, wskazane zostają znaki rejestracyjne statku powietrznego. W przypadku kołowania bez złożonego planu lotu należy ustawić kod 2000 Mode A transpondera.
- 2.22.6.1.7.4** Lądujący statek powietrzny utrzymuje włączony transponder do czasu zatrzymania w pozycji parkingowej na stanowisku postojowym. TCAS powinien być dezaktywowany natychmiast po opuszczeniu drogi startowej.

During LVP/LVTO, RWY 11 and RWY 29 will be used for take-off for departing aircraft. The RWY may be accessed via:

- TWY A1 (RWY 29),
- TWY B (RWY 29),
- TWY C (RWY 29),
- TWY H (RWY 11).

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

Taxiing in low visibility conditions (LVP)

Taxiing on taxiways equipped with working centre-line lights is conducted without the assistance of FOLLOW ME. If the RVR falls below 550 m, FOLLOW ME assistance is required on taxiways not equipped with centre line lights and on TWY M and TWY N at the intersection with the service road.

During Visibility Conditions 3 (RVR < 400 m) GDAŃSK TWR uses separations to provide at least one free sector of the taxiway for a gap between aircraft and between aircraft and vehicles on the manoeuvring area.

Taxiing aircraft will be given clearances based on holding points or intermediate holding positions.

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

Pilots who wish to perform a CAT II or III ILS approach for training flights should use the following phrase on first contact with APP control: *Request training approach Category II/III*. In this case, measures described in points 2.22.6.1.3.1 to 2.22.6.1.3.5 will not be applied.

System for verifying the position of aircraft and vehicles

The system for verifying the position of aircraft and vehicles covers the manoeuvring area and selected roads used by vehicular traffic. The system was developed based on: inductive loop barriers, determining the position of aircraft using multilateration of SSR signals and determining the position of aerodrome vehicles using ADS-B transponder signals.

System of inductive loop barriers

To ensure the safety of flight operations in low visibility conditions, a system of barriers in the form of inductive loops has been installed. For a more efficient management of operations, the manoeuvring area has been divided into sectors. The loops have been installed at runway holding positions, intermediate holding positions, on roads used by vehicular traffic and connected to the runway, on the border of ILS GP sensitive area. The system of barriers is an additional source of information used to:

- determine the position of aircraft and vehicles on the manoeuvring area,
- monitor compliance with clearances and instructions of aircraft and vehicles,
- ensure that the RWY is not occupied by vehicles and other aircraft clear for landing and departing aircraft,
- assist vehicles and taxiing aircraft,
- assist rescue services.

Procedures for the use of transponders

Aircraft operators should ensure that aircraft transponders are able to operate when the aircraft is on the ground.

Departing aircraft shall select the assigned code (squawk) and activate Mode S before commencing push-back at the latest or, when push-back is not necessary, before commencing taxi. TCAS shall not be activated before obtaining a line-up clearance.

Aircraft equipped with Mode S shall transmit the aircraft ID as filed in the flight plan or, when no flight plan has been filed, the aircraft registration. In the event of taxiing without prior filing the flight plan, Mode A code 2000 shall be selected on the transponder.

The transponder of a landing aircraft shall be turned on until the aircraft stops at the parking position. TCAS shall be deactivated immediately upon vacating the RWY.

2.22.6.1.7.5 Aktywacja transpondera w tryb Mode S oznacza wybranie: AUTO, ON, XPNDR lub równoważnie zgodnie z określoną instalacją.

The activation of Mode S in a transponder means selecting: AUTO, ON, XPNDR, or the equivalent according to specific installation.

2.22.6.1.7.6 Nie ustawiać pozycji OFF lub STDBY.

Do not select OFF or STDBY.

2.22.7 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

Loty szkolne w CTR GDAŃSK i TMA GDAŃSK mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

Training flights within the GDAŃSK CTR and GDAŃSK TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

Loty techniczne w CTR GDAŃSK i TMA GDAŃSK mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

Technical flights within the GDAŃSK CTR and GDAŃSK TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

EPGD AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

2.23.1 MIEJSCA KONCETRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA

BIRD CONCENTRATION AREAS AND AREAS WITH FAUNA SENSITIVE TO AIR TRAFFIC

2.23.1.1 Migracje ptaków:

Bird migrations:

Głównym szlakiem migracji ptaków siewkowatych, kaczek i gęsi jest wybrzeże Bałtyku w kierunku południowo-zachodnim. W okresie jesiennym możliwe występowanie kluczy powyższych ptaków przelatujących nad lotniskiem.

The main migratory bird flyway of Charadriiformes birds, ducks and geese is the coast of the Baltic Sea in a south-western direction. In autumn, formations of birds overflying the aerodrome may occur.

Wzmoczona aktywność mew ze względu na usytuowanie lotniska w rejonie Zatoki Gdańskiej, obserwowana jest zwłaszcza podczas złych warunków atmosferycznych (opady deszczu/śniegu, silny wiatr). Występowanie krukowatych związane jest z bezpośrednim sąsiedztwem ogródków działkowych.

An increased activity of gulls related to the location of the aerodrome in the area of Gdańsk Bay is observed especially in poor weather conditions (rain/snow, strong wind). The presence of corvids is related to the immediate vicinity of garden allotments.

2.23.1.2 Ostrzeżenia:

Warnings:

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku, związane jest z aktywnością legowaj ptaków (myszolew, pustułka, jaskółka, skowronki).

A greater probability of wildlife strikes is from 1 May till 30 September each year and is related to the breeding activity of birds (buzzard, kestrel, swallow, larks).

Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt to: lisy, zające, bociany, żurawie, czajki, szpaki i gołębie.

Other animal species observed in the vicinity of the aerodrome are: foxes, hares, storks, cranes, lapwings, starlings, pigeons.

2.23.2 KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE

CONTROL OF WILDLIFE ACTIVITY AND REPORTING

Kontrolę w zakresie ożywionej przyrody wykonuje i dokumentuje Koordynator Regulowania Środowiska Przyrodniczego (KRŚP). Na bieżąco prowadzi on obserwację obszaru lotniska i podejmuje działanie w razie wystąpienia zagrożenia ze strony środowiska przyrodniczego. Przeprowadza również kontrole pola manewrowego co najmniej w odstępach 30 minutowych, oraz na bieżąco reaguje w przypadku wystąpienia zagrożenia. Stosuje metody zapobiegawcze (doraźne) takie jak: syreny odstraszające zamontowane na samochodzie (Scarecrow), środki pirotechniczne.

A control of wildlife activity is carried out and documented by the Physical Environment Regulation Coordinator. The Coordinator continually monitors the area of the aerodrome and takes action when an environmental hazard occurs. The Coordinator also carries out checks of the manoeuvring area at least every 30 minutes to react when a hazard occurs. The preventive (ad-hoc) measures taken by the Coordinator are among other things: bird-scaring vehicle (Scarecrow), pyrotechnics.

Metody zapobiegawcze długofalowe obejmują politykę zarządzania trawą w celu uniemożliwienia przesiadywania ptaków w bezpośrednim sąsiedztwie pasa startowego oraz rozpylanie środków chemicznych odstraszających dziką zwierzynę.

Long-term preventive measures include grass management that prevents birds from residing in the immediate vicinity of the runway and chemical repellents for wildlife.

Każde prawdopodobne zderzenie statków powietrznych ze zwierzętami podlega sprawdzeniu (inspekcja pola manewrowego, w przypadku lądowania – oględziny statku powietrznego) przez Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego (DOPL) i Koordynatora Regulowania Środowiska Przyrodniczego (KRŚP). Z potwierdzonego zderzenia wykonywany jest raport.

Any probable wildlife strike is subject to check (inspection of the manoeuvring area, in case of landing – aircraft inspection) by the Airport Duty Officer and Physical Environment Regulation Coordinator. A report is made if a strike has been confirmed.

2.23.3 WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY

GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	54 22 19.01	018 29 20.39	36	54 22 34.29N	018 28 41.22	71	54 22 47.13N	018 27 58.69
2	54 22 18.25	018 29 23.48	37	54 22 36.23	018 28 36.54	72	54 22 47.22	018 27 58.32
3	54 22 17.95	018 29 24.71	38	54 22 33.91	018 28 35.90	73	54 22 47.69	018 27 56.98
4	54 22 19.70	018 29 33.15	39	54 22 33.59	018 28 31.46	74	54 22 48.24	018 27 57.39
5	54 22 19.92	018 29 33.33	40	54 22 34.78	018 28 16.62	75	54 22 49.38	018 27 58.20
6	54 22 22.59	018 29 31.70	41	54 22 35.62	018 28 13.19	76	54 22 50.57	018 27 57.26

7	54 22 23.68	018 29 27.32		42	54 22 34.06	018 28 19.50		77	54 22 42.31	018 27 46.13
8	54 22 21.17	018 29 29.18		43	54 22 40.56	018 28 03.93		78	54 22 42.49	018 27 45.39
9	54 22 19.37	018 29 27.88		44	54 22 41.04	018 28 01.62		79	54 22 43.30	018 27 42.11
10	54 22 22.99	018 29 35.55		45	54 22 41.36	018 28 06.05		80	54 22 43.68	018 27 40.58
11	54 22 23.10	018 29 35.63		46	54 22 41.45	018 28 07.27		81	54 22 54.39	018 27 41.80
12	54 22 23.42	018 29 35.71		47	54 22 41.74	018 28 11.37		82	54 22 53.93	018 27 39.61
13	54 22 23.85	018 29 35.87		48	54 22 41.41	018 28 15.58		83	54 22 52.62	018 27 38.66
14	54 22 24.65	018 29 36.44		49	54 22 42.23	018 28 12.26		84	54 22 50.12	018 27 40.32
15	54 22 23.04	018 29 36.44		50	54 22 43.13	018 28 10.85		85	54 22 51.57	018 27 34.44
16	54 22 22.79	018 29 37.50		51	54 22 44.31	018 28 10.90		86	54 22 49.15	018 27 28.42
17	54 22 22.35	018 29 38.31		52	54 22 44.89	018 28 11.31		87	54 22 47.14	018 27 26.55
18	54 22 21.99	018 29 38.57		53	54 22 45.82	018 28 11.98		88	54 22 47.91	018 27 23.43
19	54 22 21.63	018 29 39.16		54	54 22 46.60	018 28 15.83		89	54 22 51.26	018 27 25.68
20	54 22 19.99	018 29 45.76		55	54 22 44.21	018 28 25.52		90	54 22 53.14	018 27 28.11
21	54 22 20.27	018 29 47.14		56	54 22 44.50	018 28 09.33		91	54 22 53.32	018 27 27.36
22	54 22 21.65	018 29 48.18		57	54 22 44.05	018 28 10.22		92	54 22 52.29	018 27 23.04
23	54 22 24.69	018 29 23.21		58	54 22 43.32	018 28 10.18		93	54 22 50.49	018 27 21.74
24	54 22 25.20	018 29 21.17		59	54 22 43.52	018 28 07.03		94	54 22 49.40	018 27 17.41
25	54 22 25.51	018 29 22.59		60	54 22 43.67	018 28 06.46		95	54 22 49.96	018 27 15.17
26	54 22 26.49	018 29 23.32		61	54 22 44.27	018 28 04.00		96	54 22 50.42	018 27 14.12
27	54 22 26.75	018 29 14.88		62	54 22 42.51	018 28 01.40		97	54 22 52.16	018 27 11.87
28	54 22 25.85	018 29 11.17		63	54 22 45.65	018 27 58.42		98	54 22 52.60	018 27 10.93
29	54 22 23.74	018 29 09.65		64	54 22 45.58	018 27 57.44		99	54 22 53.07	018 27 09.05
30	54 22 21.24	018 29 11.45		65	54 22 45.08	018 27 58.07		100	54 22 50.66	018 27 10.49
31	54 22 20.47	018 29 14.50		66	54 22 46.10	018 27 56.89		101	54 22 50.68	018 27 10.82
32	54 22 23.50	018 29 02.24		67	54 22 46.54	018 27 54.80		102	54 22 50.56	018 27 12.40
33	54 22 22.75	018 29 05.31		68	54 22 46.86	018 27 53.53		103	54 22 49.89	018 27 15.14
34	54 22 28.07	018 29 09.55		69	54 22 46.93	018 27 55.71		-	-	-
35	54 22 33.92	018 28 45.88		70	54 22 47.22	018 27 56.96		-	-	-

2.23.4 WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE MIEJSC OCZEKIWANIA PRZED RWY GEOGRAPHICAL COORDINATES OF RUNWAY HOLDING POSITIONS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
A1	54 22 19.29	018 29 32.72		C	54 22 24.78	018 29 10.40		G	54 22 50.79	018 27 26.29
B	54 22 20.24	018 29 28.51		D	54 22 33.84	018 28 34.91		H	54 22 51.41	018 27 22.41
J	54 22 22.74	018 29 35.38		F	54 22 41.45	018 28 06.56		-	-	-
A2	54 22 23.68	018 29 27.32		E	54 22 42.76	018 28 01.09		-	-	-

2.23.5 WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE POŚREDNICH MIEJSC OCZEKIWANIA GEOGRAPHICAL COORDINATES OF INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
2_K	54 22 21.31	018 29 47.93		1_A3	54 22 28.21	018 29 09.01		3_A5	54 22 45.63	018 27 58.49
1_K	54 22 22.90	018 29 37.02		2_A3	54 22 32.73	018 28 50.71		2_R	54 22 47.12	018 27 58.74
1_J	54 22 24.05	018 29 36.01		1_A4	54 22 37.06	018 28 33.19		1_M	54 22 48.33	018 27 57.44

1_A1	54 22 22.59	018 29 31.70		2_A4	54 22 42.23	018 28 12.26		1_A6	54 22 46.89	018 27 53.40
1_A2	54 22 24.44	018 29 24.24		1_L	54 22 44.92	018 28 11.33		2_A6	54 22 50.08	018 27 40.47
1_W	54 22 26.25	018 29 23.14		1_R	54 22 44.65	018 28 08.70		1_N	54 22 52.62	018 27 38.66
2_A2	54 22 25.45	018 29 20.14		1_A5	54 22 43.65	018 28 06.54		1_A7	54 22 51.60	018 27 34.32
3_A2	54 22 26.64	018 29 15.35		2_A5	54 22 44.14	018 28 04.52		-	-	-

EPGD AD 2.24	MAPY LOTNICZE DOTYCZĄCE LOTNISKA	AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME
---------------------	---	--

AD 2 EPGD 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
	Mapy parkowania statków powietrznych - ICAO	Aircraft Parking Charts - ICAO
AD 2 EPGD 1-3-1	Płyty postojowe 1, 2, 3	Aprons 1, 2, 3
AD 2 EPGD 1-3-2	Płyty postojowe 5, 6, 7, 8	Aprons 5, 6, 7, 8
AD 2 EPGD 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 11/29	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 11/29
	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPGD 3-1-1	RWY 29	RWY 29
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPGD 4-2-1-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 11	RNAV 1 (GNSS) RWY 11
AD 2 EPGD 4-2-2-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 29	RNAV 1 (GNSS) RWY 29
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPGD 5-3-1-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 11	RNAV 1 (GNSS) RWY 11
AD 2 EPGD 5-3-2-0	RNAV 1 (GNSS) RWY 29	RNAV 1 (GNSS) RWY 29
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPGD 6-1-1	ILS CAT II & III or LOC RWY 29	ILS CAT II & III or LOC RWY 29
AD 2 EPGD 6-2-1	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 6-2-3	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 6-6-1-1	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 6-6-2-1	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart

EPGD AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
---------------------	---	---

Brak penetracji.

No penetrations.

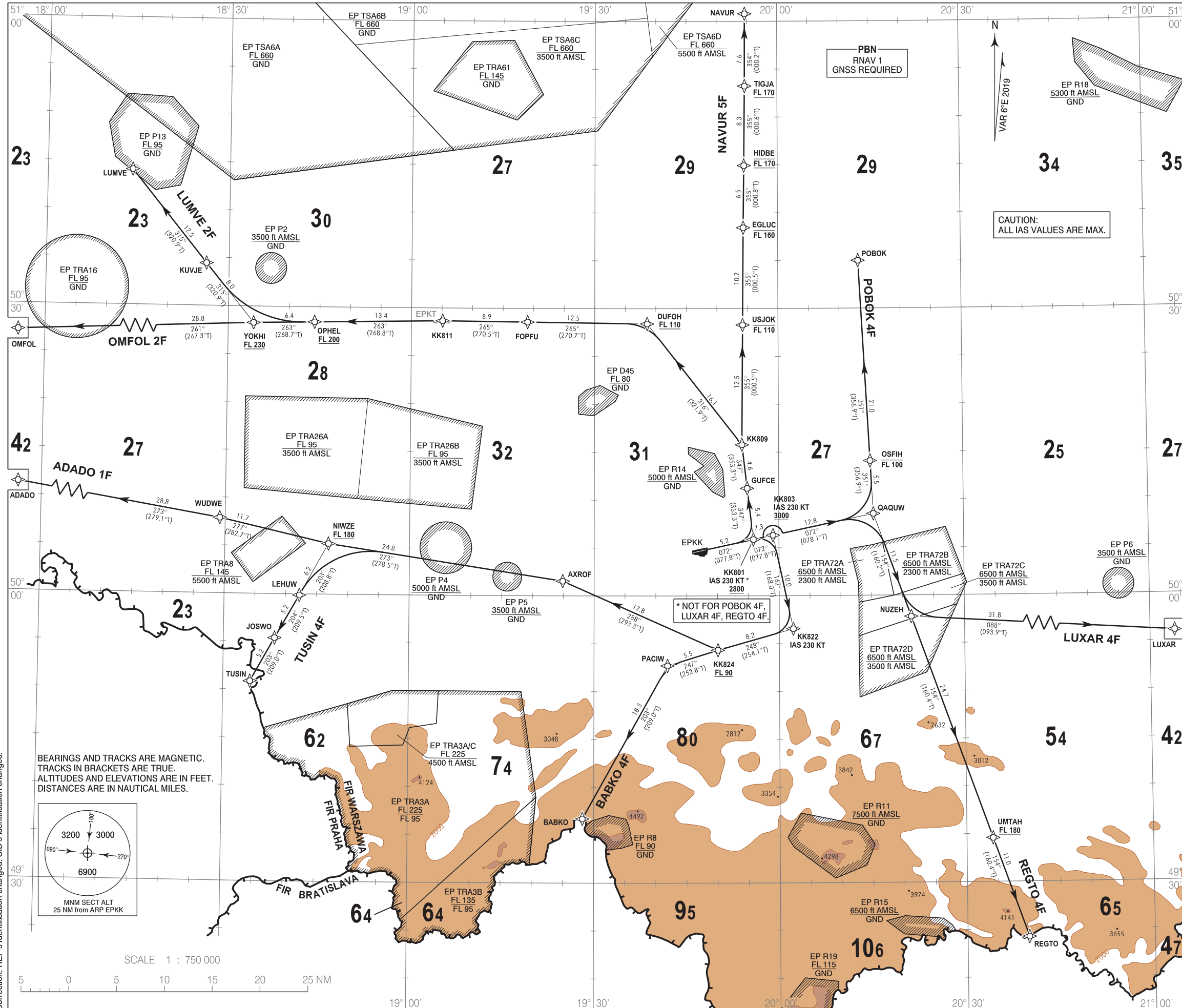
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków DELIVERY 121.980
Kraków GROUND 118.105
Kraków TOWER 123.255

Kraków - Balice
RNAV RWY 07

ADADO 1F BABKO 4F LUMVE 2F LUXAR 4F NAVUR 5F
OMFOL 2F POBOK 4F REGTO 4F TUSIN 4F



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profile restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000, unless otherwise cleared by ATC.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

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

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

* NOT FOR POBOK 4F,
LUXAR 4F, REGTO 4F.

Correction: REP's identification changed. SID's identification changed.

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**Kraków - Balice
RNAV RWY 07**

ADADO 2F BABKO 4F LUMVE 2F LUXAR 4F NAVUR 5F OMFOL 2F POBOK 4F REGTO 4F TUSIN 4F

ADADO 2F

PDG 7% REQUIRED UP TO AXROF

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK803	072 (077.8)	7.28	+3000 ft	-230	RNAV 1
002	TF	KK822	162 (168.0)	10.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KK824	248 (254.1)	8.19	+FL090	-	RNAV 1
004	TF	AXROF	288 (293.8)	17.78	-	-	RNAV 1
005	TF	NIWZE	273 (278.5)	24.82	+FL180	-	RNAV 1
006	TF	WUDWE	277 (282.7)	11.69	-	-	RNAV 1
007	TF	ADADO	273 (279.1)	28.83	-	-	RNAV 1

BABKO 4F

PDG 7% REQUIRED UP TO BABKO

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK803	072 (077.8)	7.28	+3000 ft	-230	RNAV 1
002	TF	KK822	162 (168.0)	10.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KK824	248 (254.1)	8.19	+FL090	-	RNAV 1
004	TF	PACIW	247 (252.8)	5.53	-	-	RNAV 1
005	TF	BABKO	203 (209.0)	18.32	-	-	RNAV 1

LUMVE 2F

PDG 7% REQUIRED UP TO FOPFU

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK801	072 (077.8)	5.18	+2800 ft	-230	RNAV 1
002	TF	GUFCE	347 (353.3)	5.39	-	-	RNAV 1
003	TF	KK809	347 (353.3)	4.59	-	-	RNAV 1
004	TF	DUFOH	316 (321.9)	16.05	+FL110	-	RNAV 1
005	TF	FOPFU	265 (270.7)	12.50	-	-	RNAV 1
006	TF	KK811	265 (270.5)	8.89	-	-	RNAV 1
007	TF	OPHEL	263 (268.8)	13.39	+FL200	-	RNAV 1
008	TF	YOKHI	263 (268.7)	6.38	+FL230	-	RNAV 1
009	TF	KUVJE	315 (320.9)	7.95	-	-	RNAV 1
010	TF	LUMVE	315 (320.9)	12.48	-	-	RNAV 1

LUXAR 4F

PDG 7% REQUIRED UP TO QAQUW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK801	072 (077.8)	5.18	+2800 ft	-	RNAV 1
002	TF	QAQUW	072 (078.1)	12.83	-	-	RNAV 1
003	TF	NUZEH	154 (160.2)	11.45	-	-	RNAV 1
004	TF	LUXAR	088 (093.9)	31.80	-	-	RNAV 1

NAVUR 5F

PDG 7% REQUIRED UP TO EGLUC

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK801	072 (077.8)	5.18	+2800 ft	-230	RNAV 1
002	TF	GUFCE	347 (353.3)	5.39	-	-	RNAV 1
003	TF	KK809	347 (353.3)	4.59	-	-	RNAV 1
004	TF	USJOK	355 (000.5)	12.53	-FL110	-	RNAV 1
005	TF	EGLUC	355 (000.5)	10.17	-FL160	-	RNAV 1
006	TF	HIDBE	355 (000.8)	6.50	+/-FL170	-	RNAV 1
007	TF	TIGJA	355 (000.6)	8.31	+FL170	-	RNAV 1
008	TF	NAVUR	354 (000.2)	7.56	-	-	RNAV 1

OMFOL 2F

PDG 7% REQUIRED UP TO FOPFU

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK801	072 (077.8)	5.18	+2800 ft	-230	RNAV 1
002	TF	GUFCE	347 (353.3)	5.39	-	-	RNAV 1
003	TF	KK809	347 (353.3)	4.59	-	-	RNAV 1
004	TF	DUFOH	316 (321.9)	16.05	+FL110	-	RNAV 1
005	TF	FOPFU	265 (270.7)	12.50	-	-	RNAV 1
006	TF	KK811	265 (270.5)	8.89	-	-	RNAV 1
007	TF	OPHEL	263 (268.8)	13.39	+FL200	-	RNAV 1
008	TF	YOKHI	263 (268.7)	6.38	+FL230	-	RNAV 1
009	TF	OMFOL	261 (267.3)	28.78	-	-	RNAV 1

POBOK 4F

PDG 7% REQUIRED UP TO POBOK

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK801	072 (077.8)	5.18	+2800 ft	-	RNAV 1
002	TF	QAQUW	072 (078.1)	12.83	-	-	RNAV 1
003	TF	OSFIH	351 (356.9)	5.54	-FL100	-	RNAV 1
004	TF	POBOK	351 (356.9)	20.97	-	-	RNAV 1

REGTO 4F

PDG 7% REQUIRED UP TO UMTAH

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK801	072 (077.8)	5.18	+2800 ft	-	RNAV 1
002	TF	QAQUW	072 (078.1)	12.83	-	-	RNAV 1
003	TF	NUZEH	154 (160.2)	11.45	-	-	RNAV 1
004	TF	UMTAH	154 (160.4)	24.67	+FL180	-	RNAV 1
005	TF	REGTO	154 (160.4)	11.00	-	-	RNAV 1

TUSIN 4F

PDG 7% REQUIRED UP TO AXROF

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK803	072 (077.8)	7.28	+3000 ft	-230	RNAV 1
002	TF	KK822	162 (168.0)	10.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KK824	248 (254.1)	8.19	+FL090	-	RNAV 1

004	TF	AXROF	288 (293.8)	17.78	-	-	RNAV 1
005	TF	NIWZE	273 (278.5)	24.82	+FL180	-	RNAV 1
006	TF	LEHUW	203 (208.8)	6.18	-	-	RNAV 1
007	TF	JOSWO	204 (209.5)	5.16	-	-	RNAV 1
008	TF	TUSIN	203 (209.0)	5.19	-	-	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
DER 07	50 04 47.3 N	019 47 58.8 E
ADADO	50 12 34.1 N	017 44 52.6 E
AXROF	50 01 31.9 N	019 24 54.0 E
BABKO	49 36 42.0 N	019 28 10.0 E
DUFOH	50 28 24.2 N	019 38 35.3 E
FOPFU	50 28 34.4 N	019 19 01.4 E
GUFCE	50 11 13.5 N	019 54 52.1 E
HIDBE	50 44 56.1 N	019 54 29.1 E
JOSWO	49 55 22.9 N	018 38 16.0 E
KK801	50 05 52.6 N	019 55 50.9 E
KK803	50 06 19.0 N	019 59 02.3 E
KK809	50 15 46.5 N	019 54 01.9 E
KK811	50 28 39.7 N	019 05 06.4 E
KK822	49 56 32.8 N	020 02 16.4 E
KK824	49 54 19.2 N	019 50 04.2 E
LEHUW	49 59 52.1 N	018 42 12.0 E
EGLUC	50 38 26.6 N	019 54 20.9 E
LUMVE	50 44 07.0 N	018 13 56.0 E
LUXAR	49 55 48.0 N	021 10 31.0 E
NAVUR	51 00 47.0 N	019 54 40.0 E
NIWZE	50 05 16.8 N	018 46 49.7 E
NUZEH	49 57 46.6 N	020 21 23.1 E
OPHEL	50 28 24.8 N	018 44 09.0 E
OMFOL	50 27 04.0 N	017 49 10.0 E
OSFIH	50 14 03.8 N	020 14 53.7 E
KUVJE	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
PACIW	49 52 41.5 N	019 41 53.9 E
POBOK	50 34 59.0 N	020 13 08.0 E
QAQUW	50 08 32.4 N	020 15 21.3 E
REGTO	49 24 13.0 N	020 39 53.0 E
TIGJA	50 53 14.1 N	019 54 37.6 E
TUSIN	49 50 51.0 N	018 34 22.2 E
UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
USJOK	50 28 17.3 N	019 54 12.3 E
WUDWE	50 07 52.4 N	018 29 07.4 E
YOKHI	50 28 16.4 N	018 34 09.5 E

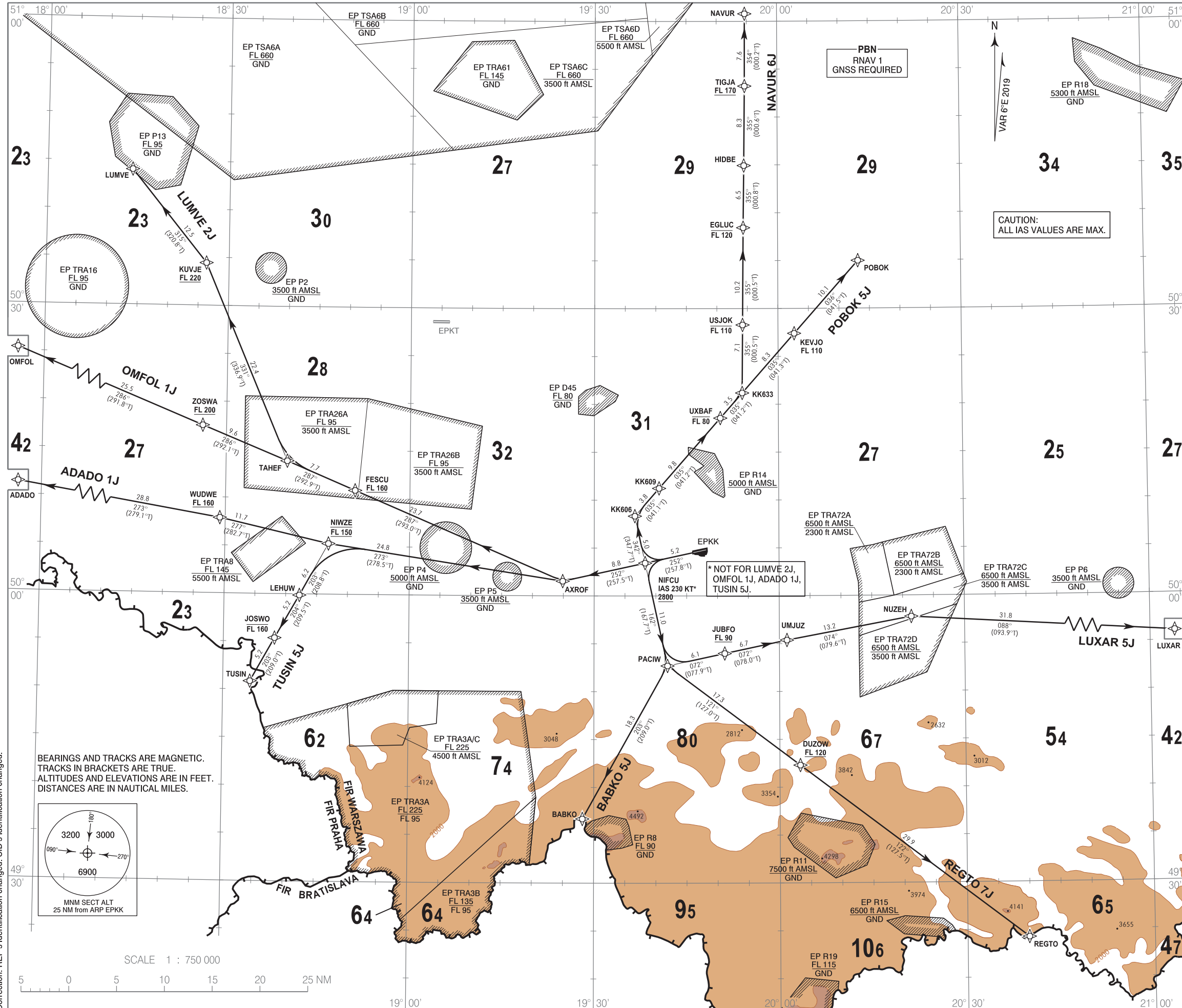
**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków DELIVERY 121.980
Kraków GROUND 118.105
Kraków TOWER 123.255

**Kraków - Balice
RNAV RWY 25**

ADADO 1J BABKO 5J LUMVE 2J LUXAR 5J NAVUR 6J
OMFOL 1J POBOK 5J REGTO 7J TUSIN 5J

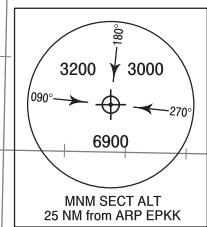


1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profile restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000, unless otherwise cleared by ATC.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

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

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



SCALE 1 : 750 000



Correction: REP's identification changed. SID's identification changed.

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**Kraków - Balice
RNAV RWY 25**

ADADO 1J BABKO 5J LUMVE 2J LUXAR 5J NAVUR 6J OMFOL 1J POBOK 5J REGTO 7J TUSIN 5J

ADADO 1J

PDG 7% REQUIRED UP TO NIWZE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800 ft	-	RNAV 1
002	TF	AXROF	252 (257.5)	8.82	-	-	RNAV 1
003	TF	NIWZE	273 (278.5)	24.82	+/-FL150	-	RNAV 1
004	TF	WUDWE	277 (282.7)	11.69	+FL160	-	RNAV 1
005	TF	ADADO	273 (279.1)	28.83	-	-	RNAV 1

BABKO 5J

PDG 7% REQUIRED UP TO BABKO

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800 ft	-230	RNAV 1
002	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	BABKO	203 (209.0)	18.32	-	-	RNAV 1

LUMVE 2J

PDG 7% REQUIRED UP TO FESCU

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800ft	-	RNAV 1
002	TF	AXROF	252 (257.5)	8.82	-	-	RNAV 1
003	TF	FESCU	287 (293.0)	23.69	+FL160	-	RNAV 1
004	TF	TAHEF	287 (292.9)	7.74	-	-	RNAV 1
005	TF	KUVJE	331 (336.9)	22.38	+FL220	-	RNAV 1
006	TF	LUMVE	315 (320.8)	12.48	-	-	RNAV 1

LUXAR 5J

PDG 7% REQUIRED UP TO UMJUZ

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800 ft	-230	RNAV 1
002	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	JUBFO	072 (077.9)	6.13	+FL090	-	RNAV 1
004	TF	UMJUZ	072 (078.0)	6.65	-	-	RNAV 1
005	TF	NUZEH	074 (079.6)	13.24	-	-	RNAV 1
006	TF	LUXAR	088 (093.9)	31.80	-	-	RNAV 1

NAVUR 6J

PDG 7% REQUIRED UP TO KK609

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800ft	-230	RNAV 1
002	TF	KK606	342 (347.7)	5.02	-	-	RNAV 1
003	TF	KK609	035 (041.1)	3.84	-	-	RNAV 1
004	TF	UXBAF	035 (041.2)	9.75	-FL080	-	RNAV 1
005	TF	KK633	035 (041.2)	3.49	-	-	RNAV 1
006	TF	USJOK	355 (000.5)	7.11	-FL110	-	RNAV 1
007	TF	EGLUC	355 (000.5)	10.17	-FL120	-	RNAV 1
008	TF	HIDBE	355 (000.8)	6.50	-	-	RNAV 1
009	TF	TIGJA	355 (000.6)	8.31	+FL170	-	RNAV 1
010	TF	NAVUR	354 (000.2)	7.56	-	-	RNAV 1

OMFOL 1J

PDG 7% REQUIRED UP TO FESCU

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800ft	-	RNAV 1
002	TF	AXROF	252 (257.5)	8.82	-	-	RNAV 1
003	TF	FESCU	287 (293.0)	23.69	+FL160	-	RNAV 1
004	TF	TAHEF	287 (292.9)	7.74	-	-	RNAV 1
005	TF	ZOSWA	286 (292.1)	9.61	+FL200	-	RNAV 1
006	TF	OMFOL	286 (291.8)	25.53	-	-	RNAV 1

POBOK 5J

PDG 7% REQUIRED UP TO KK609

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800 ft	-230	RNAV 1
002	TF	KK606	342 (347.7)	5.02	-	-	RNAV 1
003	TF	KK609	035 (041.1)	3.84	-	-	RNAV 1
004	TF	UXBAF	035 (041.2)	9.75	-FL080	-	RNAV 1
005	TF	KK633	035 (041.2)	3.49	-	-	RNAV 1
006	TF	KEVJO	035 (041.3)	8.27	FL110	-	RNAV 1
007	TF	POBOK	036 (041.5)	10.13	-	-	RNAV 1

REGTO 7J

PDG 7% REQUIRED UP TO DUZOW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800 ft	-230	RNAV 1
002	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	DUZOW	121 (127.0)	17.34	+FL120	-	RNAV 1
004	TF	REGTO	122 (127.5)	29.91	-	-	RNAV 1

TUSIN 5J

PDG 7% REQUIRED UP TO NIWZE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800 ft	-	RNAV 1
002	TF	AXROF	252 (257.5)	8.82	-	-	RNAV 1
003	TF	NIWZE	273 (278.5)	24.82	+/-FL150	-	RNAV 1
004	TF	LEHUW	203 (208.8)	6.18	-	-	RNAV 1
005	TF	JOSWO	204 (209.5)	5.16	-FL160	-	RNAV 1
006	TF	TUSIN	203 (209.0)	5.19	-	-	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
DER 25	50 04 31.4 N	019 46 05.1 E
ADADO	50 12 34.1 N	017 44 52.6 E
AXROF	50 01 31.9 N	019 24 54.0 E
BABKO	49 36 42.0 N	019 28 10.0 E
FESCU	50 10 51.5 N	018 51 04.8 E
JUBFO	49 53 58.7 N	019 51 09.5 E
HIDBE	50 44 56.1 N	019 54 29.1 E
DUZOW	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
JOSWO	49 55 22.9 N	018 38 16.0 E
KEVJO	50 27 23.8 N	020 02 38.3 E
KK606	50 08 19.8 N	019 36 36.0 E
KK609	50 11 14.0 N	019 40 32.0 E
KK633	50 21 11.3 N	019 54 06.4 E
LEHUW	49 59 52.1 N	018 42 12.0 E
EGLUC	50 38 26.6 N	019 54 20.9 E
LUMVE	50 44 07.0 N	018 13 56.0 E
LUXAR	49 55 48.0 N	021 10 31.0 E
NAVUR	51 00 47.0 N	019 54 40.0 E
NIFCU	50 03 25.7 N	019 38 16.0 E
NIWZE	50 05 16.8 N	018 46 49.7 E
NUZEH	49 57 46.6 N	020 21 23.1 E
OMFOL	50 27 04.0 N	017 49 10.0 E
KUVJE	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
PACIW	49 52 41.5 N	019 41 53.9 E
POBOK	50 34 59.0 N	020 13 08.0 E
REGTO	49 24 13.0 N	020 39 53.0 E
TAHEF	50 13 52.2 N	018 39 59.1 E
TIGJA	50 53 14.1 N	019 54 37.6 E
TUSIN	49 50 51.0 N	018 34 22.2 E
UMJUJ	49 55 21.8 N	020 01 13.7 E
USJOK	50 28 17.3 N	019 54 12.3 E
UXBAF	50 18 34.0 N	019 50 31.2 E
WUDWE	50 07 52.4 N	018 29 07.4 E
ZOSWA	50 17 30.0 N	018 26 07.6 E

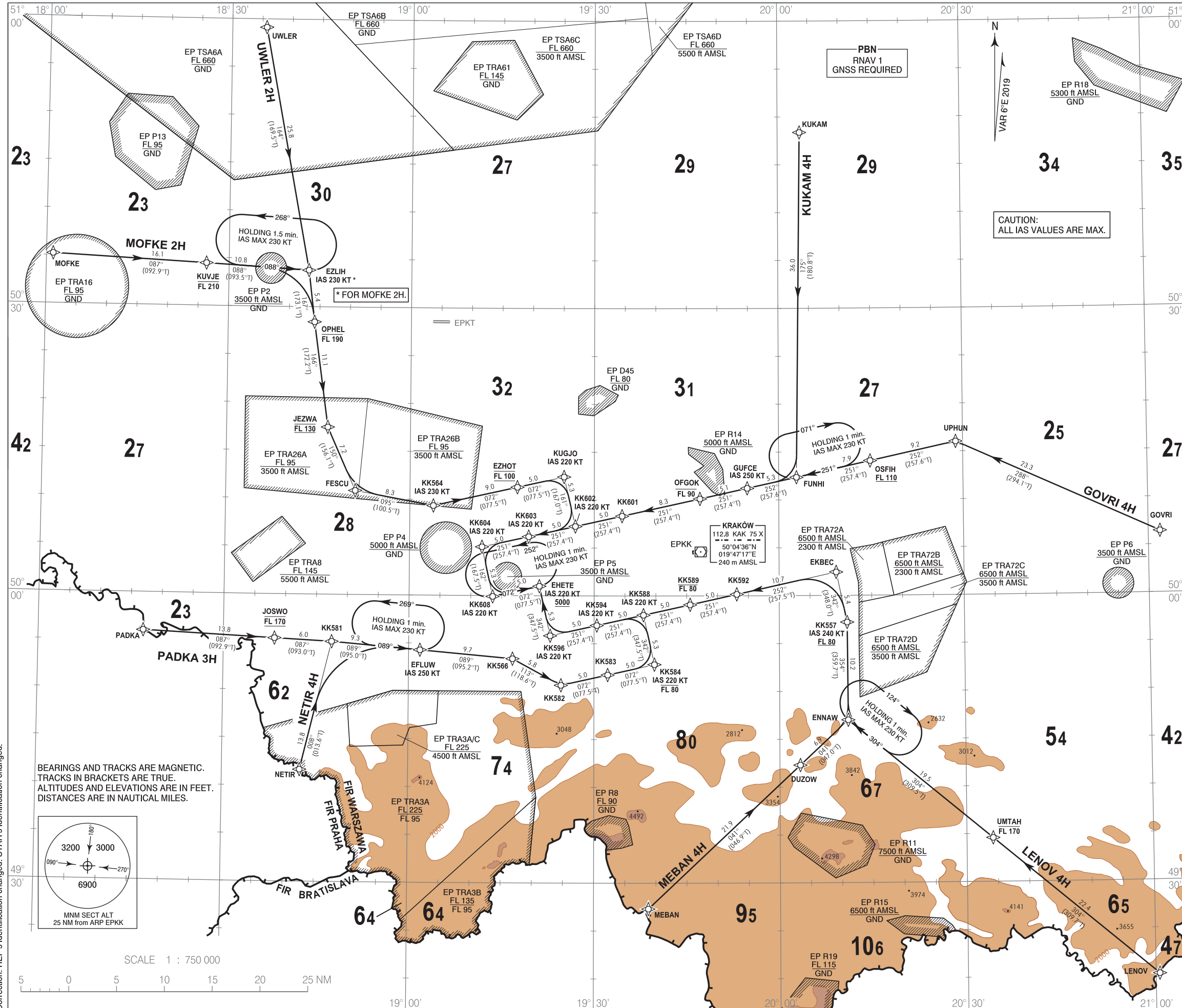
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków GROUND 118.105
Kraków TOWER 123.255

Kraków - Balice
RNAV RWY 07

GOVRI 4H KUKAM 4H LENOV 4H MEBAN 4H
MOFKE 2H NETIR 4H PADKA 3H UWLER 2H



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise Kraków APP upon first contact. Radar vectoring will be provided.
2. Type of expected approach will be broadcasted by ATIS. Crews willing to perform other approach type shall advise Kraków APP upon first contact.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
4. During peak hours expect radar vectoring at downwind position to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. For descent planning expect base turn abeam 10-15 NM final.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue with assigned STAR or on previously assigned heading. Descend to last cleared and acknowledged level.
3. After 3 minutes proceed direct to KAK DVOR/DME and hold. Descend in holding pattern. Execute VOR approach to preferred runway and land.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

Correction: REP's identification changed. STAR's identification changed.

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**Kraków - Balice
RNAV RWY 07**

GOVRI 4H KUKAM 4H LENOV 4H MEBAN 4H MOFKE 2H NETIR 4H PADKA 3H UWLER 2H

GOVRI 4H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	GOVRI	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UPHUN	288 (294.1)	23.31	-	-	RNAV 1
003	TF	OSFIH	252 (257.6)	9.17	+FL110	-	RNAV 1
004	TF	FUNHI	251 (257.4)	7.89	-	-	RNAV 1
005	TF	GUFCE	252 (257.6)	5.28	-	-250	RNAV 1
006	TF	OFGOK	251 (257.4)	5.06	-FL090	-	RNAV 1
007	TF	KK601	251 (257.4)	8.34	-	-	RNAV 1
008	TF	KK602	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK603	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK604	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KK608	162 (167.5)	5.30	-	-220	RNAV 1
012	TF	EHETE	072 (077.5)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1

KUKAM 4H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	KUKAM	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	FUNHI	175 (180.8)	36.04	-	-	RNAV 1
003	TF	GUFCE	252 (257.6)	5.28	-	-250	RNAV 1
004	TF	OFGOK	251 (257.4)	5.06	-FL090	-	RNAV 1
005	TF	KK601	251 (257.4)	8.34	-	-	RNAV 1
006	TF	KK602	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KK603	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	KK604	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK608	162 (167.5)	5.30	-	-220	RNAV 1
010	TF	EHETE	072 (077.5)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1

LENOV 4H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LENOV	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UMTAH	304 (309.7)	22.44	-FL170	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	304 (309.5)	19.52	-	-	RNAV 1
004	TF	KK557	354 (359.7)	10.22	+FL080	-240	RNAV 1
005	TF	EKBEC	342 (348.0)	5.36	-	-	RNAV 1
006	TF	KK592	252 (257.5)	10.66	-	-	RNAV 1
007	TF	KK589	251 (257.4)	5.00	-FL080	-	RNAV 1
008	TF	KK588	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK594	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK596	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	EHETE	342 (347.5)	5.30	-	-220	RNAV 1

MEBAN 4H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MEBAN	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	DUZOW	041 (046.9)	21.90	-	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	041 (047.0)	6.89	-	-	RNAV 1
004	TF	KK557	354 (359.7)	10.22	+FL080	-240	RNAV 1
005	TF	EKBEC	342 (348.0)	5.36	-	-	RNAV 1
006	TF	KK592	252 (257.5)	10.66	-	-	RNAV 1
007	TF	KK589	251 (257.4)	5.00	-FL080	-	RNAV 1
008	TF	KK588	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK594	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK596	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	EHETE	342 (347.5)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

MOFKE 2H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MOFKE	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	KUVJE	087 (092.9)	16.08	-FL210	-	RNAV 1
003	TF	EZLIH	088 (093.5)	10.76	-	-230	RNAV 1
004	TF	OPHEL	167 (173.1)	5.44	-FL190	-	RNAV 1
005	TF	JEZWA	166 (172.2)	11.08	+/-FL130	-	RNAV 1
006	TF	FESCU	150 (156.1)	7.22	-	-	RNAV 1
007	TF	KK564	095 (100.5)	8.33	-	-230	RNAV 1
008	TF	EZHOT	072 (077.5)	9.00	+/-FL100	-	RNAV 1
009	TF	KUGJO	072 (077.5)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK602	161 (167.0)	5.30	-	-220	RNAV 1
011	TF	KK603	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	KK604	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
013	TF	KK608	162 (167.5)	5.30	-	-220	RNAV 1
014	TF	EHETE	072 (077.5)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1

NETIR 4H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	NETIR	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	KK581	008 (013.6)	13.79	-	-	RNAV 1
003	TF	EFLUW	089 (095.0)	9.28	-	-250	RNAV 1
004	TF	KK566	089 (095.2)	9.73	-	-	RNAV 1
005	TF	KK582	113 (118.6)	5.78	-	-	RNAV 1
006	TF	KK583	072 (077.5)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KK584	072 (077.5)	5.01	-FL080	-220	RNAV 1
008	TF	KK588	342 (347.5)	5.30	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK594	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK596	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	EHETE	342 (347.5)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

PADKA 3H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	PADKA	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	JOSWO	087 (092.9)	13.76	+/-FL170	-	RNAV 1
003	TF	KK581	087 (093.0)	5.99	-	-	RNAV 1
004	TF	EFLUW	089 (095.0)	9.28	-	-250	RNAV 1
005	TF	KK566	089 (095.2)	9.73	-	-	RNAV 1
006	TF	KK582	113 (118.6)	5.78	-	-	RNAV 1
007	TF	KK583	072 (077.5)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KK584	072 (077.5)	5.01	-FL080	-220	RNAV 1
009	TF	KK588	342 (347.5)	5.30	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK594	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KK596	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	EHETE	342 (347.5)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

UWLER 2H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UWLER	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	EZLIH	164 (169.5)	25.77	-	-	RNAV 1
003	TF	OPHEL	167 (173.1)	5.44	-FL190	-	RNAV 1
004	TF	JEZWA	166 (172.2)	11.08	+/-FL130	-	RNAV 1
005	TF	FESCU	150 (156.1)	7.22	-	-	RNAV 1
006	TF	KK564	095 (100.5)	8.33	-	-230	RNAV 1
007	TF	EZHOT	072 (077.5)	9.00	+/-FL100	-	RNAV 1
008	TF	KUGJO	072 (077.5)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK602	161 (167.0)	5.30	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK603	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KK604	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	KK608	162 (167.5)	5.30	-	-220	RNAV 1
013	TF	EHETE	072 (077.5)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
OFGOK	50 10 07.6 N	019 47 10.6 E
EFLUW	49 54 16.7 N	019 01 49.6 E
EHETE	50 00 59.6 N	019 21 06.8 E
ENNAW	49 46 59.9 N	020 11 04.1 E
EZLIH	50 33 48.5 N	018 43 08.4 E
FUNHI	50 12 21.4 N	020 02 53.6 E
FESCU	50 10 51.5 N	018 51 04.8 E
GOVRI	50 06 25.3 N	021 01 54.0 E
GUFCE	50 11 13.5 N	019 54 52.1 E
DUZOW	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
JEZWA	50 17 27.1 N	018 46 30.7 E
JOSWO	49 55 22.9 N	018 38 16.0 E
KK557	49 57 12.6 N	020 10 59.4 E
KK564	50 09 21.5 N	019 03 49.3 E
KK566	49 53 24.6 N	019 16 48.7 E
EKBEC	50 02 26.9 N	020 09 15.7 E
KK592	50 00 09.1 N	019 53 07.7 E
KK589	49 59 04.2 N	019 45 33.8 E
KK601	50 08 19.7 N	019 34 31.2 E
KK581	49 55 04.6 N	018 47 31.5 E
KK582	49 50 39.2 N	019 24 39.4 E
KK583	49 51 44.2 N	019 32 12.7 E
KK584	49 52 49.3 N	019 39 46.4 E
KK588	49 57 59.3 N	019 38 00.1 E
KK602	50 07 14.7 N	019 26 56.1 E
KK604	50 05 04.9 N	019 11 46.3 E
KK608	49 59 54.7 N	019 13 32.8 E
KK594	49 56 54.3 N	019 30 26.6 E
KK596	49 55 49.4 N	019 22 53.3 E
KK603	50 06 09.8 N	019 19 21.1 E
KUGJO	50 12 24.3 N	019 25 04.7 E
KUKAM	50 48 22.0 N	020 03 38.0 E
LENOV	49 20 11.0 N	021 00 37.0 E
MEBAN	49 27 18.0 N	019 38 48.0 E
MOFKE	50 35 12.0 N	018 01 06.0 E
NETIR	49 41 40.8 N	018 42 32.4 E
OPHEL	50 28 24.8 N	018 44 09.0 E
OSFIH	50 14 03.8 N	020 14 53.7 E
KUVJE	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
PADKA	49 56 02.0 N	018 16 59.8 E
UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
EZHOT	50 11 19.3 N	019 17 28.9 E
UPHUN	50 16 01.0 N	020 28 50.8 E
UWLER	50 59 07.0 N	018 35 41.0 E

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**Kraków - Balice
RNAV RWY 25**

GOVRI 4G KUKAM 4G LENOV 4G MEBAN 5G MOFKE 2G NETIR 4G PADKA 4G UWLER 2G

GOVRI 4G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	GOVRI	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	KK546	289 (294.5)	31.55	-	-	RNAV 1
003	TF	KK651	252 (258.0)	9.98	-	-220	RNAV 1
004	TF	KK652	162 (168.2)	5.30	-	-220	RNAV 1
005	TF	KK653	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
006	TF	KK654	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KK656	162 (168.2)	5.30	-	-220	RNAV 1
008	TF	BAWZI	252 (258.1)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1

KUKAM 4G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	KUKAM	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	KEVJO	176 (181.7)	21.00	-FL090	-	RNAV 1
003	TF	KK651	176 (182.1)	9.85	-	-	RNAV 1
004	TF	KK652	162 (168.2)	5.30	-	-220	RNAV 1
005	TF	KK653	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
006	TF	KK654	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KK656	162 (168.2)	5.30	-	-220	RNAV 1
008	TF	BAWZI	252 (258.1)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1

LENOV 4G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LENOV	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UMTAH	304 (309.7)	22.45	-FL170	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	303 (309.4)	19.52	-	-250	RNAV 1
004	TF	UMJUJ	317 (322.7)	10.52	-FL080	-	RNAV 1
005	TF	KK661	343 (349.3)	5.74	-	-220	RNAV 1
006	TF	KK659	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KK658	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	BAWZI	342 (348.2)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

MEBAN 5G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MEBAN	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	DUZOW	041 (046.9)	21.90	-FL110	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	041 (047.0)	6.89	-	-250	RNAV 1
004	TF	UMJUJZ	317 (322.7)	10.52	-FL080	-	RNAV 1
005	TF	KK661	343 (349.3)	5.74	-	-220	RNAV 1
006	TF	KK659	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KK658	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	BAWZI	342 (348.2)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

MOFKE 2G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MOFKE	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	KUVJE	087 (092.9)	16.08	-FL210	-	RNAV 1
003	TF	EZLIH	088 (093.5)	10.76	-	-	RNAV 1
004	TF	OTLIC	084 (089.8)	15.41	-	-250	RNAV 1
005	TF	ERHAF	085 (090.6)	20.00	+FL130	-	RNAV 1
006	TF	UXBAF	148 (153.5)	16.93	+FL090	-	RNAV 1
007	TF	NIFHA	148 (153.5)	8.07	-	-	RNAV 1
008	TF	KK652	072 (078.1)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK653	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK654	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KK656	162 (168.2)	5.30	-	-220	RNAV 1
012	TF	BAWZI	252 (258.1)	5.00	+5000 ft	-220	RNAV 1

NETIR 4G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	NETIR	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	KK581	008 (013.6)	13.79	-	-	RNAV 1
003	TF	EFLUW	089 (095.0)	9.28	-	-250	RNAV 1
004	TF	KK566	089 (095.2)	9.73	-	-	RNAV 1
005	TF	KK534	061 (066.7)	8.76	-	-	RNAV 1
006	TF	KK536	072 (078.2)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KK537	072 (078.2)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KK538	072 (078.2)	5.00	-	-	RNAV 1
009	TF	KK661	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK659	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KK658	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	BAWZI	342 (348.2)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

PADKA 4G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	PADKA	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	JOSWO	087 (092.9)	13.76	-	-	RNAV 1
003	TF	KK581	087 (093.0)	6.00	-	-	RNAV 1
004	TF	EFLUW	089 (095.0)	9.28	-	-250	RNAV 1
005	TF	KK566	089 (095.2)	9.73	-	-	RNAV 1
006	TF	KK534	061 (066.7)	8.76	-	-	RNAV 1
007	TF	KK536	072 (078.2)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KK537	072 (078.2)	5.00	-	-	RNAV 1
009	TF	KK538	072 (078.2)	5.00	-	-	RNAV 1
010	TF	KK661	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KK659	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	KK658	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
013	TF	BAWZI	342 (348.2)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

UWLER 2G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UWLER	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	EZLIH	164 (169.5)	25.77	-	-	RNAV 1
003	TF	OTLIC	084 (089.8)	15.41	-	-250	RNAV 1
004	TF	ERHAF	085 (090.6)	20.00	+FL130	-	RNAV 1
005	TF	UXBAF	148 (153.5)	16.93	+FL090	-	RNAV 1
006	TF	NIFHA	148 (153.5)	8.07	-	-	RNAV 1
007	TF	KK652	072 (078.1)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	KK653	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK654	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK656	162 (168.2)	5.30	-	-220	RNAV 1
011	TF	BAWZI	252 (258.1)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

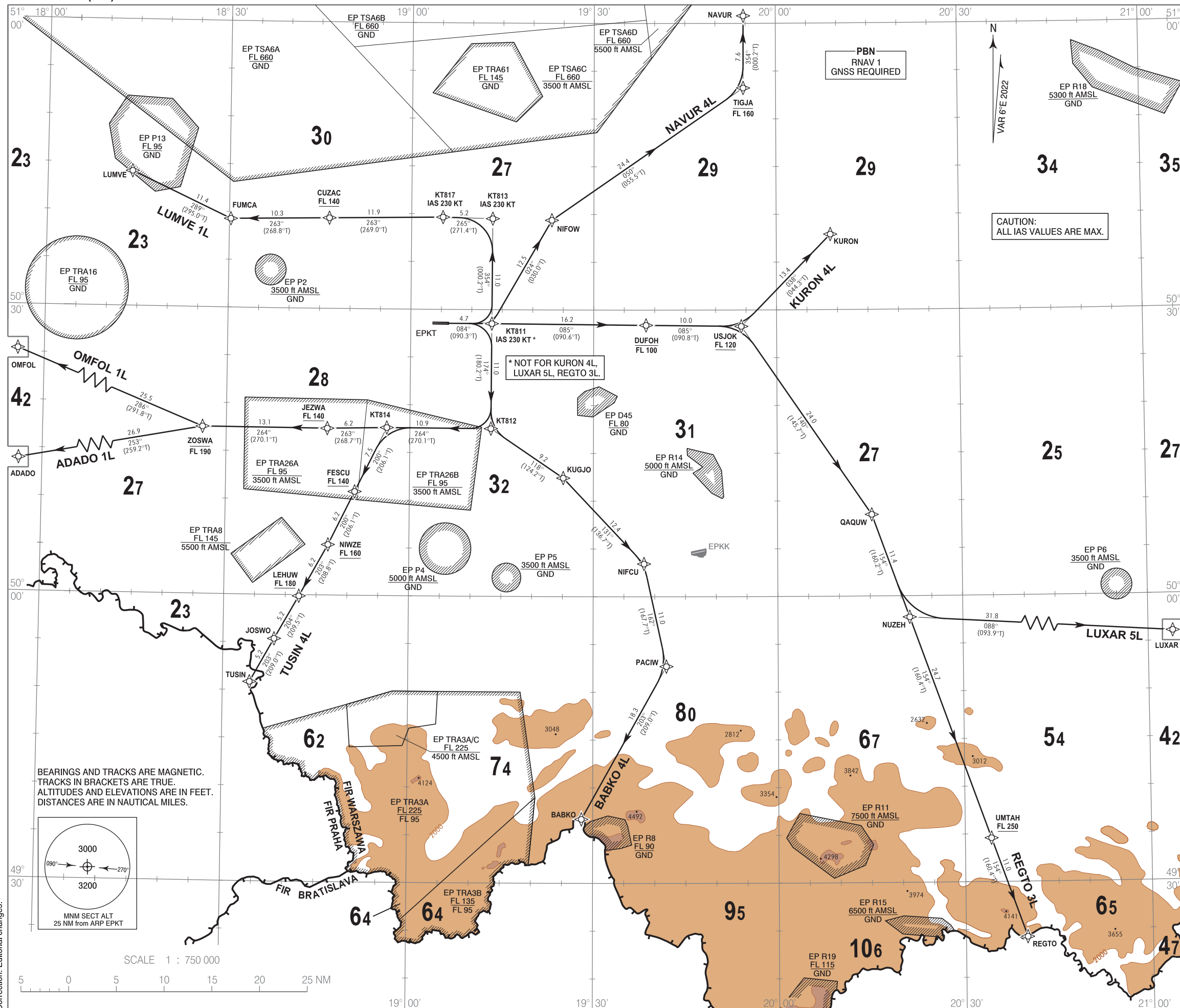
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
BAWZI	50 08 13.7 N	020 13 04.5 E
EFLUW	49 54 16.7 N	019 01 49.6 E
ERHAF	50 33 41.9 N	019 38 40.7 E
ENNAW	49 46 59.9 N	020 11 04.1 E
EZLIH	50 33 48.5 N	018 43 08.4 E
GOVRI	50 06 25.3 N	021 01 54.0 E
DUZOW	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
JOSWO	49 55 22.9 N	018 38 16.0 E
KEVJO	50 27 23.8 N	020 02 38.3 E
KK534	49 56 53.4 N	019 29 15.3 E
KK536	49 57 55.0 N	019 36 49.9 E
KK537	49 58 56.5 N	019 44 24.7 E
KK538	49 59 58.1 N	019 51 59.7 E
KK546	50 19 37.1 N	020 17 18.1 E
KK651	50 17 34.0 N	020 02 03.8 E

NIFHA	50 11 21.5 N	019 56 08.3 E
KK566	49 53 24.6 N	019 16 48.7 E
KK652	50 12 23.1 N	020 03 45.2 E
KK653	50 13 24.6 N	020 11 22.3 E
KK654	50 14 26.2 N	020 18 59.6 E
KK656	50 09 15.3 N	020 20 40.9 E
KK661	50 00 59.6 N	019 59 34.8 E
KK659	50 02 01.2 N	020 07 10.1 E
KK658	50 03 02.7 N	020 14 45.6 E
KK581	49 55 04.6 N	018 47 31.5 E
KUKAM	50 48 22.0 N	020 03 38.0 E
LENOV	49 20 11.0 N	021 00 37.0 E
MEBAN	49 27 18.0 N	019 38 48.0 E
MOFKE	50 35 12.0 N	018 01 06.0 E
NETIR	49 41 40.8 N	018 42 32.4 E
OTLIC	50 33 53.8 N	019 07 18.8 E
KUVJE	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
PADKA	49 56 02.0 N	018 16 59.8 E
UMJUZ	49 55 21.8 N	020 01 13.7 E
UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
UWLER	50 59 07.0 N	018 35 41.0 E
UXBAF	50 18 34.0 N	019 50 31.2 E

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice DELIVERY 121.805
Katowice TOWER 129.255



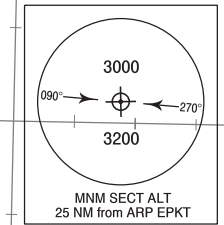
1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profile restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000, unless otherwise cleared by ATC.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

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

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



SCALE 1 : 750 000



Correction: Editorial changes.

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 08**

ADADO 1L BABKO 4L KURON 4L LUMVE 1L LUXAR 5L NAVUR 4L OMFOL 1L REGTO 3L TUSIN 4L

ADADO 1L

PDG 7% REQUIRED UP TO ZOSWA

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT812	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	KT814	264 (270.1)	10.90	-	-	RNAV 1
004	TF	JEZWA	263 (268.7)	6.24	+FL140	-	RNAV 1
005	TF	ZOSWA	264 (270.1)	13.07	-FL190	-	RNAV 1
006	TF	ADADO	253 (259.2)	26.93	-	-	RNAV 1

BABKO 4L

PDG 7% REQUIRED UP TO PACIW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT812	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	KUGJO	118 (124.2)	9.18	-	-	RNAV 1
004	TF	NIFCU	131 (136.7)	12.36	-	-	RNAV 1
005	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
006	TF	BABKO	203 (209.0)	18.32	-	-	RNAV 1

KURON 4L

PDG 7% REQUIRED UP TO USJOK

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	DUFOH	085 (090.6)	16.16	- FL100	-	RNAV 1
003	TF	USJOK	085 (090.8)	9.98	+FL120	-	RNAV 1
004	TF	KURON	038 (044.3)	13.43	-	-	RNAV 1

LUMVE 1L

PDG 7% REQUIRED UP TO CUZAC

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT813	354 (000.2)	11.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KT817	265 (271.4)	5.21	-	-230	RNAV 1
004	TF	CUZAC	263 (269.0)	11.90	+FL140	-	RNAV 1
005	TF	FUMCA	263 (268.8)	10.34	-	-	RNAV 1
006	TF	LUMVE	289 (295.0)	11.44	-	-	RNAV 1

LUXAR 5L

PDG 7% REQUIRED UP TO USJOK

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	DUFOH	085 (090.6)	16.16	-FL100	-	RNAV 1
003	TF	USJOK	085 (090.8)	9.98	+FL120	-	RNAV 1
004	TF	QAQUW	140 (145.7)	23.97	-	-	RNAV 1
005	TF	NUZEH	154 (160.2)	11.45	-	-	RNAV 1
006	TF	LUXAR	088 (093.9)	31.80	-	-	RNAV 1

NAVUR 4L

PDG 7% REQUIRED UP TO NIFOW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	NIFOW	024 (030.0)	12.53	-	-	RNAV 1
003	TF	TIGJA	050 (055.5)	24.35	-FL160	-	RNAV 1
004	TF	NAVUR	354 (000.2)	7.56	-	-	RNAV 1

OMFOL 1L

PDG 7% REQUIRED UP TO ZOSWA

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT812	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	KT814	264 (270.1)	10.90	-	-	RNAV 1
004	TF	JEZWA	263 (268.7)	6.24	+FL140	-	RNAV 1
005	TF	ZOSWA	264 (270.1)	13.07	-FL190	-	RNAV 1
006	TF	OMFOL	286 (291.8)	25.53	-	-	RNAV 1

TUSIN 4L

PDG 7% REQUIRED UP TO NIWZE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT812	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	KT814	264 (270.1)	10.90	-	-	RNAV 1
004	TF	FESCU	200 (206.1)	7.50	+FL140	-	RNAV 1
005	TF	NIWZE	200 (206.1)	6.22	+FL160	-	RNAV 1
006	TF	LEHUW	203 (208.8)	6.18	+FL180	-	RNAV 1
007	TF	JOSWO	204 (209.5)	5.16	-	-	RNAV 1
008	TF	TUSIN	203 (209.0)	5.19	-	-	RNAV 1

REGTO 3L

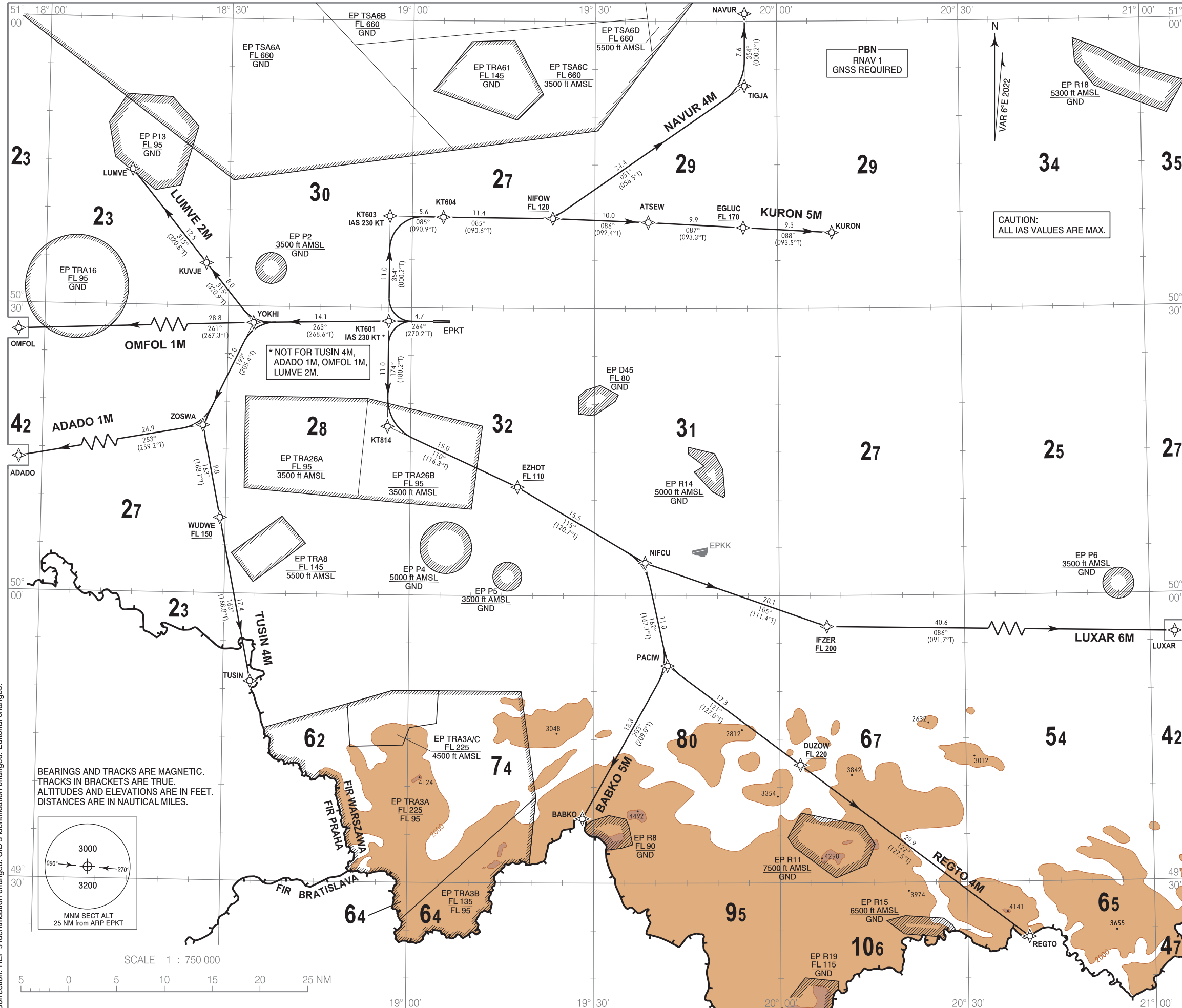
PDG 7% REQUIRED UP TO USJOK

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	DUFOH	085 (090.6)	16.16	-FL100	-	RNAV 1
003	TF	USJOK	085 (090.8)	9.98	+FL120	-	RNAV 1
004	TF	QAQUW	140 (145.7)	23.97	-	-	RNAV 1
005	TF	NUZEH	154 (160.2)	11.45	-	-	RNAV 1
006	TF	UMTAH	154 (160.4)	24.67	+FL250	-	RNAV 1
007	TF	REGTO	154 (160.4)	11.00	-	-	RNAV 1

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice DELIVERY 121.805
Katowice TOWER 129.255



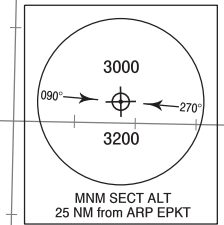
1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profile restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000 unless otherwise cleared by ATC.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

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

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



SCALE 1 : 750 000

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 26**

ADADO 1M BABKO 5M KURON 5M LUMVE 2M LUXAR 6M NAVUR 4M OMFOL 1M REGTO 4M TUSIN 4M

ADADO 1M

PDG 7% REQUIRED UP TO ZOSWA

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	YOKHI	263 (268.6)	14.14	-	-	RNAV 1
003	TF	ZOSWA	199 (205.4)	11.95	-	-	RNAV 1
004	TF	ADADO	253 (259.2)	26.93	-	-	RNAV 1

BABKO 5M

PDG 7% REQUIRED UP TO EZHOT

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT814	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	EZHOT	110 (116.3)	15.01	+FL110	-	RNAV 1
004	TF	NIFCU	115 (120.7)	15.54	-	-	RNAV 1
005	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
006	TF	BABKO	203 (209.0)	18.32	-	-	RNAV 1

KURON 5M

PDG 7% REQUIRED UP TO NIFOW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT603	354 (000.2)	11.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KT604	085 (090.9)	5.58	-	-	RNAV 1
004	TF	NIFOW	085 (090.6)	11.44	+FL120	-	RNAV 1
005	TF	ATSEW	086 (092.4)	9.98	-	-	RNAV 1
006	TF	EGLUC	087 (093.3)	9.93	+FL170	-	RNAV 1
007	TF	KURON	088 (093.5)	9.27	-	-	RNAV 1

LUMVE 2M

PDG 7% REQUIRED UP TO LUMVE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	YOKHI	263 (268.6)	14.14	-	-	RNAV 1
003	TF	KUVJE	315 (320.9)	7.95	-	-	RNAV 1
004	TF	LUMVE	315 (320.8)	12.48	-	-	RNAV 1

LUXAR 6M

PDG 7% REQUIRED UP TO EZHOT

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT814	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	EZHOT	110 (116.3)	15.01	+FL110	-	RNAV 1
004	TF	NIFCU	115 (120.7)	15.54	-	-	RNAV 1
005	TF	IFZER	105 (111.4)	20.14	+FL200	-	RNAV 1
006	TF	LUXAR	086 (091.7)	40.59	-	-	RNAV 1

NAVUR 4M

PDG 7% REQUIRED UP TO NIFOW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT603	354 (000.2)	11.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KT604	085 (090.9)	5.58	-	-	RNAV 1
004	TF	NIFOW	085 (090.6)	11.44	+FL120	-	RNAV 1
005	TF	TIGJA	051 (056.5)	24.35	-	-	RNAV 1
006	TF	NAVUR	354 (000.2)	7.56	-	-	RNAV 1

OMFOL 1M

PDG 7% REQUIRED UP TO OMFOL

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	YOKHI	263 (268.6)	14.14	-	-	RNAV 1
003	TF	OMFOL	261 (267.3)	28.78	-	-	RNAV 1

TUSIN 4M

PDG 7% REQUIRED UP TO ZOSWA

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	YOKHI	263 (268.6)	14.14	-	-	RNAV 1
003	TF	ZOSWA	199 (205.4)	11.95	-	-	RNAV 1
004	TF	WUDWE	163 (168.7)	9.83	+FL150	-	RNAV 1
005	TF	TUSIN	163 (168.8)	17.37	-	-	RNAV 1

REGTO 4M

PDG 7% REQUIRED UP TO EZHOT

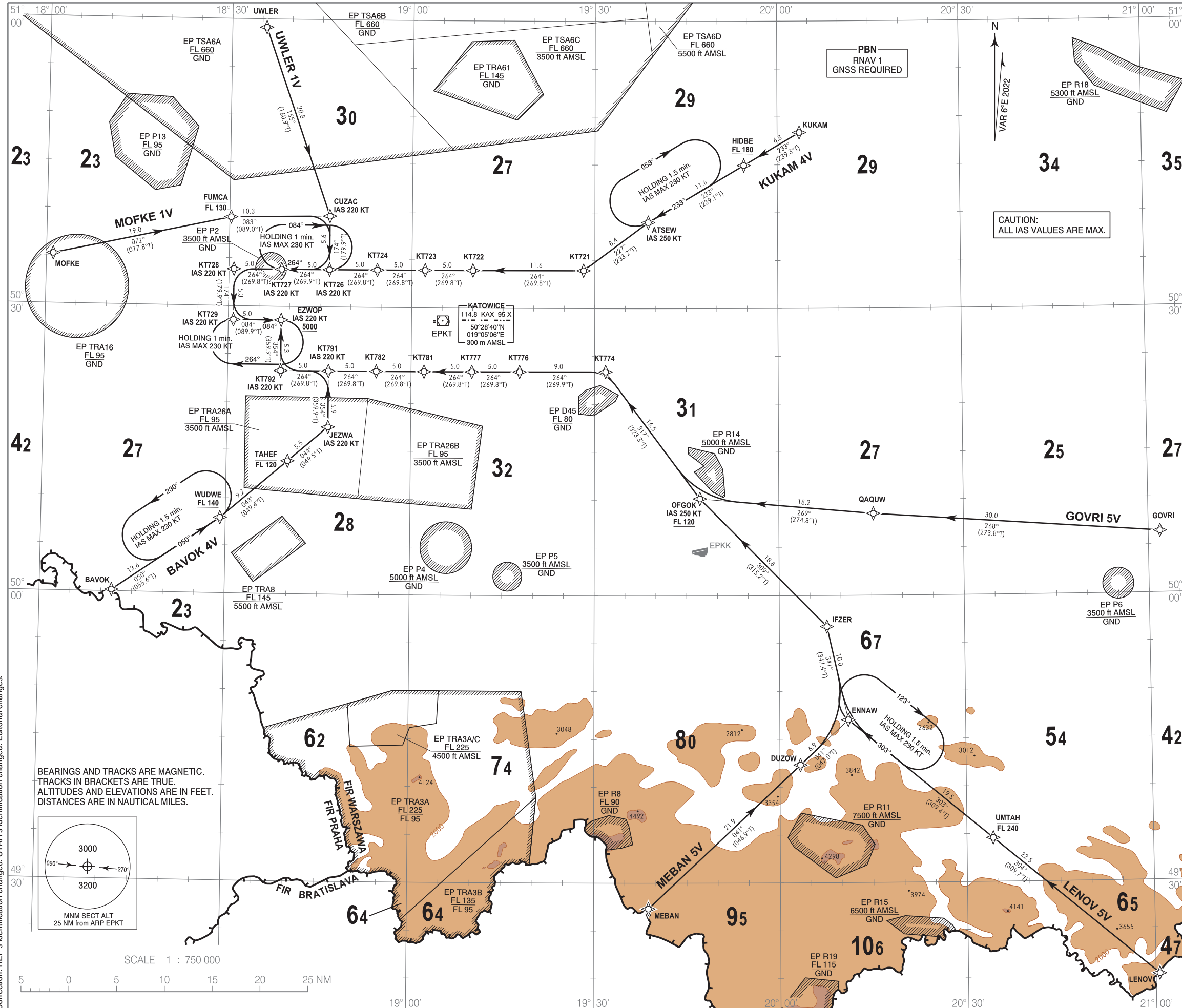
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT814	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	EZHOT	110 (116.3)	15.01	+FL110	-	RNAV 1
004	TF	NIFCU	115 (120.7)	15.54	-	-	RNAV 1
005	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
006	TF	DUZOW	121 (127.0)	17.34	+FL220	-	RNAV 1
007	TF	REGTO	122 (127.5)	29.91	-	-	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
DER27 (THR09)	50 28 33.8 N	019 03 34.5 E
ADADO	50 12 34.1 N	017 44 52.6 E
ATSEW	50 38 59.5 N	019 38 46.1 E
BABKO	49 36 42.0 N	019 28 10.0 E
IFZER	49 56 45.0 N	020 07 42.4 E
DUZOW	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
KT601	50 28 34.4 N	018 56 17.2 E
KT603	50 39 33.7 N	018 56 20.5 E
KT604	50 39 28.6 N	019 05 06.8 E
KT814	50 17 35.1 N	018 56 14.0 E
KURON	50 37 54.0 N	020 08 53.0 E
EGLUC	50 38 26.6 N	019 54 20.9 E
LUMVE	50 44 07.0 N	018 13 56.0 E
LUXAR	49 55 48.0 N	021 10 31.0 E
NAVUR	51 00 47.0 N	019 54 40.0 E
NIFCU	50 03 25.7 N	019 38 16.0 E
NIFOW	50 39 23.1 N	019 23 05.5 E
OMFOL	50 27 04.0 N	017 49 10.0 E
KUVJE	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
PACIW	49 52 41.5 N	019 41 53.9 E
REGTO	49 24 13.0 N	020 39 53.0 E
TIGJA	50 53 14.1 N	019 54 37.6 E
TUSIN	49 50 51.0 N	018 34 22.2 E
EZHOT	50 11 19.3 N	019 17 28.9 E
WUDWE	50 07 52.4 N	018 29 07.4 E
YOKHI	50 28 16.4 N	018 34 09.5 E
ZOSWA	50 17 30.0 N	018 26 07.6 E

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230



- All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise Krakow APP upon first contact. Radar vectoring will be provided.
- Type of expected approach will be broadcasted by ATIS. Crews willing to perform other approach type shall advise Krakow APP upon first contact.
- Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
- During peak hours expect radar vectoring at downwind position to expedite traffic handling and for separation reasons.
- For descent planning expect base turn abeam 10-15 NM final.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

- Set transponder to 7600.
- Continue with assigned STAR or on previously assigned heading. Descend to last cleared and acknowledged level.
- After 3 minutes proceed direct to KAX DVOR/DME and hold. Descend in holding pattern. Execute VOR approach for preferred runway and land.

Correction: REP's identification changed. STAR's identification changed. Editorial changes.

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 08**

BAVOK 4V GOVRI 5V KUKAM 4V LENOV 5V MEBAN 5V MOFKE 1V UWLER 1V

BAVOK 4V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	BAVOK	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	WUDWE	050 (055.6)	13.61	+FL140	-	RNAV 1
003	TF	TAHEF	043 (049.4)	9.21	-FL120	-	RNAV 1
004	TF	JEZWA	044 (049.5)	5.51	-	-220	RNAV 1
005	TF	KT791	354 (359.9)	5.85	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT792	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	EZWOP	354 (359.9)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

GOVRI 5V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	GOVRI	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	QAQUW	268 (273.8)	30.03	-	-	RNAV 1
003	TF	OFGOK	269 (274.8)	18.19	+FL120	-250	RNAV 1
004	TF	KT774	317 (323.3)	16.53	-	-	RNAV 1
005	TF	KT776	264 (269.9)	9.00	-	-	RNAV 1
006	TF	KT777	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KT781	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT782	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
009	TF	KT791	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KT792	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	EZWOP	354 (359.9)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

KUKAM 4V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	KUKAM	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	HIDBE	233 (239.3)	6.75	+FL180	-	RNAV 1
003	TF	ATSEW	233 (239.1)	11.63	-	-250	RNAV 1
004	TF	KT721	227 (233.2)	8.43	-	-	RNAV 1
005	TF	KT722	264 (269.8)	11.57	-	-	RNAV 1
006	TF	KT723	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KT724	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT726	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KT727	264 (269.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KT728	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KT729	174 (179.9)	5.30	-	-220	RNAV 1
012	TF	EZWOP	084 (089.9)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

LENOV 5V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LENOV	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UMTAH	304 (309.7)	22.45	-FL240	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	303 (309.4)	19.52	-	-	RNAV 1

004	TF	IFZER	341 (347.4)	10.00	-	-	RNAV 1
005	TF	OFGOK	309 (315.2)	18.82	+FL120	-250	RNAV 1
006	TF	KT774	317 (323.3)	16.53	-	-	RNAV 1
007	TF	KT776	264 (269.9)	9.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT777	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
009	TF	KT781	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
010	TF	KT782	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
011	TF	KT791	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	KT792	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
013	TF	EZWOP	354 (359.9)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

MEBAN 5V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MEBAN	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	DUZOW	041 (046.9)	21.90	-	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	041 (047.0)	6.89	-	-	RNAV 1
004	TF	IFZER	341 (347.4)	10.00	-	-	RNAV 1
005	TF	OFGOK	309 (315.2)	18.82	+FL120	-250	RNAV 1
006	TF	KT774	317 (323.3)	16.53	-	-	RNAV 1
007	TF	KT776	264 (269.9)	9.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT777	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
009	TF	KT781	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
010	TF	KT782	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
011	TF	KT791	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	KT792	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
013	TF	EZWOP	354 (359.9)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

MOFKE 1V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MOFKE	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	FUMCA	072 (077.8)	19.00	-FL130	-	RNAV 1
003	TF	CUZAC	083 (089.0)	10.34	-	-220	RNAV 1
004	TF	KT726	174 (179.9)	5.60	-	-220	RNAV 1
005	TF	KT727	264 (269.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT728	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KT729	174 (179.9)	5.30	-	-220	RNAV 1
008	TF	EZWOP	084 (089.9)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

UWLER 1V

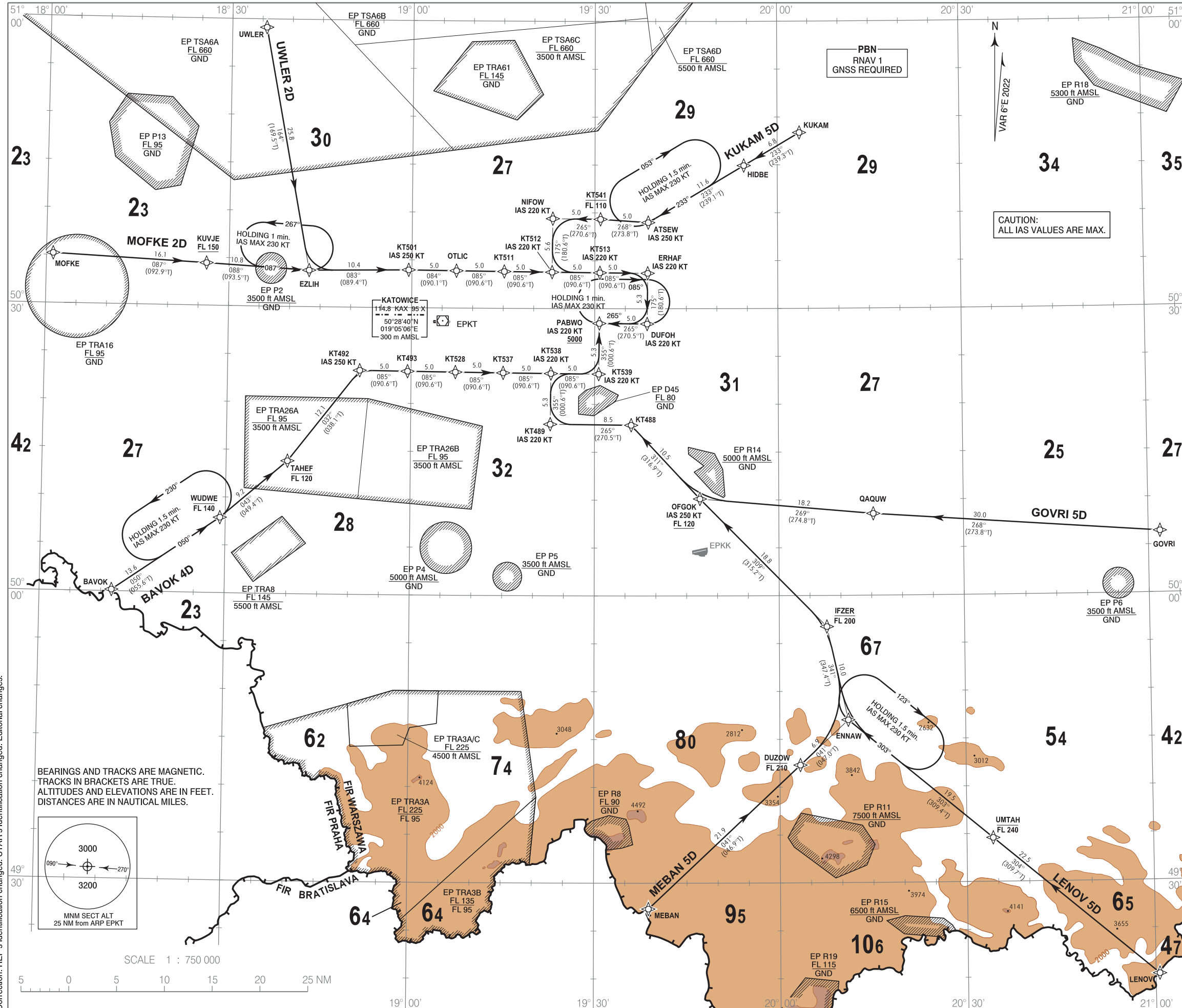
SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UWLER	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	CUZAC	155 (160.9)	20.82	-	-220	RNAV 1
003	TF	KT726	174 (179.9)	5.60	-	-220	RNAV 1
004	TF	KT727	264 (269.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
005	TF	KT728	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT729	174 (179.9)	5.30	-	-220	RNAV 1
007	TF	EZWOP	084 (089.9)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
ATSEW	50 38 59.5 N	019 38 46.1 E
BAVOK	50 00 10.0 N	018 11 43.0 E
CUZAC	50 39 28.4 N	018 46 28.2 E
OFGOK	50 10 07.6 N	019 47 10.6 E
ENNAW	49 46 59.9 N	020 11 04.1 E
EZWOP	50 28 34.2 N	018 38 39.4 E
FUMCA	50 39 16.6 N	018 30 13.8 E
IFZER	49 56 45.0 N	020 07 42.4 E
GOVRI	50 06 25.3 N	021 01 54.0 E
HIDBE	50 44 56.1 N	019 54 29.1 E
DUZOW	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
JEZWA	50 17 27.1 N	018 46 30.7 E
KT721	50 33 57.3 N	019 28 09.8 E
KT722	50 33 55.8 N	019 10 01.0 E
KT723	50 33 54.9 N	019 02 10.5 E
KT724	50 33 53.9 N	018 54 20.0 E
KT726	50 33 52.9 N	018 46 29.5 E
KT727	50 33 51.9 N	018 38 39.0 E
KT728	50 33 50.9 N	018 30 48.5 E
KT729	50 28 33.2 N	018 30 49.8 E
KT774	50 23 22.9 N	019 31 48.1 E
KT776	50 23 21.5 N	019 17 44.3 E
KT777	50 23 20.5 N	019 09 55.6 E
KT781	50 23 19.5 N	019 02 06.8 E
KT782	50 23 18.6 N	018 54 18.1 E
KT791	50 23 17.6 N	018 46 29.3 E
KT792	50 23 16.6 N	018 38 40.6 E
KUKAM	50 48 22.0 N	020 03 38.0 E
LENOV	49 20 11.0 N	021 00 37.0 E
MEBAN	49 27 18.0 N	019 38 48.0 E
MOFKE	50 35 12.0 N	018 01 06.0 E
QAQUW	50 08 32.4 N	020 15 21.3 E
TAHEF	50 13 52.2 N	018 39 59.1 E
UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
UWLER	50 59 07.0 N	018 35 41.0 E
WUDWE	50 07 52.4 N	018 29 07.4 E

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230



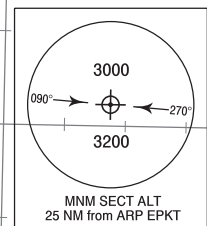
1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise Krakow APP upon first contact. Radar vectoring will be provided.
2. Type of expected approach will be broadcasted by ATIS. Crews willing to perform other approach type shall advise Krakow APP upon first contact.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
4. During peak hours expect radar vectoring at downwind position to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. For descent planning expect base turn abeam 10-15 NM final.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue with assigned STAR or on previously assigned heading. Descend to last cleared and acknowledged level.
3. After 3 minutes proceed direct to KAX DVOR/DME and hold. Descend in holding pattern. Execute VOR approach for preferred runway and land.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



SCALE 1 : 750 000



Correction: REP's identification changed. STAR's identification changed. Editorial changes.

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**Katowice - Pyrzowice
RNAV RWY 26**

BAVOK 4D GOVRI 5D KUKAM 5D LENOV 5D MEBAN 5D MOFKE 2D UWLER 2D

BAVOK 4D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	BAVOK	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	WUDWE	050 (055.6)	13.61	-FL140	-	RNAV 1
003	TF	TAHEF	043 (049.4)	9.21	-FL120	-	RNAV 1
004	TF	KT492	032 (038.1)	12.11	-	-250	RNAV 1
005	TF	KT493	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
006	TF	KT528	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KT537	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT538	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KT539	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	355 (000.6)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

GOVRI 5D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	GOVRI	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	QAQUW	268 (273.8)	30.03	-	-	RNAV 1
003	TF	OFGOK	269 (274.8)	18.19	+FL120	-250	RNAV 1
004	TF	KT488	311 (316.9)	10.54	-	-	RNAV 1
005	TF	KT489	265 (270.5)	8.47	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT538	355 (000.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
007	TF	KT539	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	PABWO	355 (000.6)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

KUKAM 5D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	KUKAM	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	HIDBE	233 (239.3)	6.75	-	-	RNAV 1
003	TF	ATSEW	233 (239.1)	11.63	-	-250	RNAV 1
004	TF	KT541	268 (273.8)	5.00	-FL110	-	RNAV 1
005	TF	NIFOW	265 (270.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT512	175 (180.6)	5.59	-	-220	RNAV 1
007	TF	KT513	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	ERHAF	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	DUFOH	175 (180.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	265 (270.5)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

LENOV 5D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LENOV	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UMTAH	304 (309.7)	22.45	-FL240	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	303 (309.4)	19.52	-	-	RNAV 1

004	TF	IFZER	341 (347.4)	10.00	-FL200	-	RNAV 1
005	TF	OFGOK	309 (315.2)	18.82	+FL120	-250	RNAV 1
006	TF	KT488	311 (316.9)	10.54	-	-	RNAV 1
007	TF	KT489	256 (270.5)	8.47	-	-220	RNAV 1
008	TF	KT538	355 (000.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
009	TF	KT539	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	355 (000.6)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

MEBAN 5D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MEBAN	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	DUZOW	041 (046.9)	21.90	-FL210	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	041 (047.0)	6.89	-	-	RNAV 1
004	TF	IFZER	341 (347.4)	10.00	-FL200	-	RNAV 1
005	TF	OFGOK	309 (315.2)	18.82	+FL120	-250	RNAV 1
006	TF	KT488	311 (316.9)	10.54	-	-	RNAV 1
007	TF	KT489	265 (270.5)	8.47	-	-220	RNAV 1
008	TF	KT538	355 (000.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
009	TF	KT539	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	355 (000.6)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

MOFKE 2D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MOFKE	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	KUVJE	087 (092.9)	16.08	+FL150	-	RNAV 1
003	TF	EZLIH	088 (093.5)	10.76	-	-	RNAV 1
004	TF	KT501	083 (089.4)	10.42	-	-250	RNAV 1
005	TF	OTLIC	084 (090.1)	5.00	-	-	RNAV 1
006	TF	KT511	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KT512	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	KT513	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	ERHAF	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	DUFOH	175 (180.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
011	TF	PABWO	265 (270.5)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

UWLER 2D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UWLER	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	EZLIH	164 (169.5)	25.77	-	-	RNAV 1
003	TF	KT501	083 (089.4)	10.42	-	-250	RNAV 1
004	TF	OTLIC	084 (090.1)	5.00	-	-	RNAV 1
005	TF	KT511	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
006	TF	KT512	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KT513	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	ERHAF	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	DUFOH	175 (180.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	265 (270.5)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
ATSEW	50 38 59.5 N	019 38 46.1 E
BAVOK	50 00 10.0 N	018 11 43.0 E
OFGOK	50 10 07.6 N	019 47 10.6 E
DUFOH	50 28 24.2 N	019 38 35.3 E
ERHAF	50 33 41.9 N	019 38 40.7 E
ENNAW	49 46 59.9 N	020 11 04.1 E
EZLIH	50 33 48.5 N	018 43 08.4 E
IFZER	49 56 45.0 N	020 07 42.4 E
GOVRI	50 06 25.3 N	021 01 54.0 E
HIDBE	50 44 56.1 N	019 54 29.1 E
DUZOW	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
KT488	50 17 49.5 N	019 35 58.8 E
KT489	50 17 54.9 N	019 22 46.2 E
KT492	50 23 24.5 N	018 51 36.7 E
KT493	50 23 21.5 N	018 59 25.4 E
KT501	50 33 56.8 N	018 59 28.4 E
KT511	50 33 50.8 N	019 15 09.3 E
KT512	50 33 47.8 N	019 22 59.8 E
KT513	50 33 44.8 N	019 30 50.2 E
KT528	50 23 18.5 N	019 07 14.2 E
KT537	50 23 15.5 N	019 15 02.9 E
KT538	50 23 12.5 N	019 22 51.6 E
KT539	50 23 09.6 N	019 30 40.3 E
KT541	50 39 19.9 N	019 30 56.0 E
KUKAM	50 48 22.0 N	020 03 38.0 E
LENOV	49 20 11.0 N	021 00 37.0 E
MEBAN	49 27 18.0 N	019 38 48.0 E
MOFKE	50 35 12.0 N	018 01 06.0 E
NIFOW	50 39 23.1 N	019 23 05.5 E
OTLIC	50 33 53.8 N	019 07 18.8 E
KUVJE	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
PABWO	50 28 27.2 N	019 30 45.7 E
QAQUW	50 08 32.4 N	020 15 21.3 E
TAHEF	50 13 52.2 N	018 39 59.1 E
UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
UWLER	50 59 07.0 N	018 35 41.0 E
WUDWE	50 07 52.4 N	018 29 07.4 E

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**Łódź
RNP RWY 07**

ADOXO 1E AGAVA 1E BAXIS 1E UTOLU 1E VIDEV 1E

ADOXO 1E

PDG 7% REQUIRED DUE TO OBSTACLES AND OPERATIONAL REASONS UNTIL LL802

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL801	065 (070.7)	5.97	+2700 ft	-220	RNP 1
002	TF	LL802	335 (340.8)	6.40	+6000 ft	-250	RNP 1
003	TF	ADOXO	355 (000.8)	14.78	+FL100	-	RNP 1

AGAVA 1E

PDG 7% REQUIRED DUE TO OBSTACLES AND OPERATIONAL REASONS UNTIL LL804

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL801	065 (070.7)	5.97	+2700 ft	-220	RNP 1
002	TF	LL804	113 (119.0)	7.23	+6000 ft	-	RNP 1
003	TF	AGAVA	123 (128.7)	11.19	-FL100 +FL80	-	RNP 1

BAXIS 1E

PDG 7% REQUIRED DUE TO OBSTACLES AND OPERATIONAL REASONS UNTIL LL802

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL801	065 (070.7)	5.97	+2700 ft	-220	RNP 1
002	TF	LL802	335 (340.8)	6.40	+6000 ft	-250	RNP 1
003	TF	LL803	270 (276.0)	11.58	+FL90	-	RNP 1
004	TF	BAXIS	246 (251.5)	12.88	+FL100	-	RNP 1

UTOLU 1E

PDG 7% REQUIRED DUE TO OBSTACLES AND OPERATIONAL REASONS UNTIL LL802

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL801	065 (070.7)	5.97	+2700 ft	-220	RNP 1
002	TF	LL802	335 (340.8)	6.40	+6000 ft	-250	RNP 1
003	TF	LL803	270 (276.0)	11.58	+FL90	-	RNP 1
004	TF	UTOLU	270 (275.8)	12.12	+FL100	-	RNP 1

VIDEV 1E

PDG 7% REQUIRED DUE TO OBSTACLES AND OPERATIONAL REASONS UNTIL LL804

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL801	065 (070.7)	5.97	+2700 ft	-220	RNP 1
002	TF	LL804	113 (119.0)	7.23	+6000 ft	-	RNP 1
003	TF	VIDEV	159 (165.1)	10.95	+FL100	-	RNP 1

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**Łódź
RNP RWY 25**

ADOXO 2W AGAVA 1W BAXIS 2W UTOLU 2W VIDEV 2W

ADOXO 2W

PDG 9% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL LL601, THEREAFTER PDG 5% UNTIL LL604

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL601	245 (250.6)	3.97	+2600 ft	-200	RNP 1
002	TF	LL602	335 (340.6)	5.00	-	-220	RNP 1
003	TF	LL536	035 (040.5)	8.58	+6000 ft	-	RNP 1
004	TF	LL604	035 (040.6)	4.96	-FL80	-	RNP 1
005	TF	ADOXO	004 (009.6)	9.72	+FL100	-	RNP 1

AGAVA 1W

PDG 9% REQUIRED UNTIL LL601

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL601	245 (250.6)	3.97	+2600 ft	-200	RNP 1
002	TF	LL602	335 (340.6)	5.00	-	-220	RNP 1
003	TF	LL606	065 (070.5)	4.00	+4000 ft	-250	RNP 1
004	TF	LL608	091 (096.5)	8.04	-	-	RNP 1
005	TF	LL618	121 (127.1)	9.71	+6000 ft	-	RNP 1
006	TF	AGAVA	121 (127.3)	9.93	-FL100 +FL80	-	RNP 1

BAXIS 2W

PDG 9% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL BAXIS

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL601	245 (250.6)	3.97	+2600 ft	-200	RNP 1
002	TF	LL603	303 (309.2)	8.96	+6000 ft	-	RNP 1
003	TF	BAXIS	273 (278.6)	8.32	+FL100	-	RNP 1

UTOLU 2W

PDG 9% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL UTOLU

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL601	245 (250.6)	3.97	+2600 ft	-200	RNP 1
002	TF	LL603	303 (309.2)	8.96	+6000 ft	-	RNP 1
003	TF	UTOLU	303 (309.0)	10.39	+FL100	-	RNP 1

VIDEV 2W

PDG 9% REQUIRED UNTIL LL601

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL601	245 (250.6)	3.97	+2600 ft	-200	RNP 1
002	TF	LL602	335 (340.6)	5.00	-	-220	RNP 1
003	TF	LL606	065 (070.5)	4.00	+4000 ft	-250	RNP 1
004	TF	LL608	091 (096.5)	8.04	-	-	RNP 1
005	TF	LL628	133 (138.9)	8.52	+6000 ft	-	RNP 1
006	TF	VIDEV	149 (155.4)	9.94	+FL100	-	RNP 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
ADOXO	52 06 11.2 N	019 30 26.0 E
AGAVA	51 34 53.1 N	019 57 38.7 E
BAXIS	51 48 31.0 N	018 51 50.0 E
DER25	51 42 57.8 N	019 22 16.9 E
LL536	51 52 51.6 N	019 22 34.6 E
LL601	51 41 38.7 N	019 16 16.0 E
LL602	51 46 21.3 N	019 13 35.2 E
LL603	51 47 17.4 N	019 05 05.0 E
LL604	51 56 37.0 N	019 27 47.8 E
LL606	51 47 41.1 N	019 19 39.6 E
LL608	51 46 45.9 N	019 32 31.7 E
LL618	51 40 54.2 N	019 44 58.4 E
LL628	51 40 21.0 N	019 41 31.0 E
UTOLU	51 53 49.0 N	018 52 03.0 E
VIDEV	51 31 19.4 N	019 48 09.1 E

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

Łódź
RNP RWY 25
AGAVA 1Q LOZ 1N LOZ 1S VIDEV 1Q

AGAVA 1Q

PDG 9% REQUIRED UNTIL LL406

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL406	Y	245 (250.6)	1.97	-	-135	RNP 1
002	DF	LL407	-	-	-	+3000 ft	-	RNP 1
003	TF	LL528	-	074 (079.6)	8.05	-	-	RNP 1
004	TF	AGAVA	-	113 (119.1)	13.59	-FL100 +FL80	-	RNP 1

LOZ 1N

PDG 9% REQUIRED UNTIL LL601

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL601	-	245 (250.6)	3.97	+2600 ft	-	RNP 1
002	TF	LL602	-	335 (340.6)	5.00	-	-	RNP 1
003	TF	LL606	-	065 (070.5)	4.00	+4000 ft	-	RNP 1
004	TF	LL526	-	056 (061.9)	10.20	-	-	RNP 1
005	TF	LL524	-	065 (070.8)	4.00	-	-	RNP 1
006	TF	LL522	-	155 (160.9)	6.25	-	-	RNP 1
007	TF	LOZ	-	245 (250.9)	4.00	-	-	RNP 1

LOZ 1S

PDG 9% REQUIRED UNTIL LL406

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL406	Y	245 (250.6)	1.97	-	-135	RNP 1
002	DF	LL407	-	-	-	+3000 ft	-	RNP 1
003	TF	LL528	-	074 (079.6)	8.05	-	-	RNP 1
004	TF	LOZ	-	346 (352.2)	5.10	-	-	RNP 1

VIDEV 1Q

PDG 9% REQUIRED UNTIL LL528

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	LL406	Y	245 (250.6)	1.97	-	-135	RNP 1
002	DF	LL407	-	-	-	+3000 ft	-	RNP 1
003	TF	LL528	-	074 (079.6)	8.05	-	-	RNP 1
004	TF	VIDEV	-	144 (149.7)	11.82	+FL100	-	RNP 1

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**Łódź
RNP RWY 07
ABAKU 2R ADOXO 2R SOXER 2R UTOLU 2R VIDEV 2R**

ABAKU 2R

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	ABAKU	-	-	+FL100	-	RNP 1
002	TF	LL706	064 (070.4)	8.37	-	-220	RNP 1
003	TF	LL702	335 (340.6)	5.00	-	-220	RNP 1
004	TF	LL701	245 (250.5)	5.00	+3000 ft	-	RNP 1

ADOXO 2R

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	ADOXO	-	-	+FL100	-	RNP 1
002	TF	LL712	164 (170.3)	14.07	+6000 ft	-250	RNP 1
003	TF	LL702	245 (250.8)	12.73	-	-220	RNP 1
004	TF	LL701	245 (250.5)	5.00	+3000 ft	-	RNP 1

SOXER 2R

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	SOXER	-	-	+FL80	-	RNP 1
002	TF	LL712	227 (232.8)	17.00	+6000 ft	-250	RNP 1
003	TF	LL702	245 (250.8)	12.73	-	-220	RNP 1
004	TF	LL701	245 (250.5)	5.00	+3000 ft	-	RNP 1

UTOLU 2R

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UTOLU	-	-	+FL100	-	RNP 1
002	TF	LL704	103 (108.8)	8.22	+6000 ft	-	RNP 1
003	TF	LL703	064 (070.4)	5.00	-	-220	RNP 1
004	TF	LL702	155 (160.5)	5.00	-	-220	RNP 1
005	TF	LL701	245 (250.5)	5.00	+3000 ft	-	RNP 1

VIDEV 2R

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	VIDEV	-	-	+FL100	-	RNP 1
002	TF	LL713	331 (336.6)	9.94	+6000 ft	-	RNP 1
003	TF	LL501	330 (336.4)	6.70	-	-	RNP 1
004	TF	LL712	335 (340.8)	6.11	-	-250	RNP 1
005	TF	LL702	245 (250.8)	12.73	-	-220	RNP 1
006	TF	LL701	245 (250.5)	5.00	+3000 ft	-	RNP 1

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

Łódź

RNP RWY 25

ABAKU 2T ADOXO 2T SOXER 2T UTOLU 2T VIDEV 2T

ABAKU 2T

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	ABAKU	-	-	+FL100	-	RNP 1
002	TF	LL528	081 (087.3)	21.01	+4000 ft	-	RNP 1
003	TF	LL527	065 (070.8)	5.00	-	-220	RNP 1
004	TF	LL522	335 (340.9)	5.00	-	-220	RNP 1
005	TF	LL501	245 (250.9)	4.00	+3000 ft	-	RNP 1

ADOXO 2T

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	ADOXO	-	-	+FL100	-	RNP 1
002	TF	LL524	148 (153.9)	13.84	+6000 ft	-220	RNP 1
003	TF	LL522	155 (160.9)	6.25	-	-220	RNP 1
004	TF	LL501	245 (250.9)	4.00	+3000 ft	-	RNP 1

SOXER 2T

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	SOXER	-	-	+FL80	-	RNP 1
002	TF	LL523	191 (196.5)	14.04	+6000 ft	-	RNP 1
003	TF	LL522	245 (251.0)	4.00	-	-220	RNP 1
004	TF	LL501	245 (250.9)	4.00	+3000 ft	-	RNP 1

UTOLU 2T

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UTOLU	-	-	+FL100	-	RNP 1
002	TF	LL536	087 (092.7)	18.94	+6000 ft	-	
003	TF	LL526	087 (093.1)	7.20	+4000 ft	-	RNP 1
004	TF	LL524	065 (070.8)	4.00	-	-220	RNP 1
005	TF	LL522	155 (160.9)	6.25	-	-220	RNP 1
006	TF	LL501	245 (250.9)	4.00	+3000 ft	-	RNP 1

VIDEV 2T

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	VIDEV	-	-	+FL100	-	RNP 1
002	TF	LL527	348 (354.2)	11.91	+6000 ft	-220	RNP 1
003	TF	LL522	335 (340.9)	5.00	-	-220	RNP 1
004	TF	LL501	245 (250.9)	4.00	+3000 ft	-	RNP 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
ABAKU	51 40 37.0 N	019 04 53.0 E
ADOXO	52 06 11.2 N	019 30 26.0 E
LL501	51 46 33.9 N	019 37 29.3 E
LL522	51 47 52.5 N	019 43 34.5 E
LL523	51 49 10.7 N	019 49 40.1 E
LL524	51 53 46.4 N	019 40 16.5 E
LL526	51 52 27.7 N	019 34 10.6 E
LL527	51 43 09.3 N	019 46 12.3 E
LL528	51 41 31.2 N	019 38 36.6 E
LL536	51 52 51.6 N	019 22 34.6 E
SOXER	52 02 37.8 N	019 56 05.9 E
UTOLU	51 53 49.0 N	018 52 03.0 E
VIDEV	51 31 19.4 N	019 48 09.1 E

7.	<p>Uwagi</p> <p><u>Agent handlingowy:</u> Welcome Airport Services ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Tel. kom.: +48-734-101-606 E-mail: duty.rdo@welcome-as.pl</p> <p><u>Odladanie:</u> SITA: RDOOXH</p> <p><u>Kontakt w sprawach handlowych:</u> Zespół Obsługi Sprzedaży Paliw Lotniczych PKN ORLEN S.A. ul. Bielańska 12 00-085 Warszawa Tel.: +48-22-778-0882, +48-22-778-0338 Tel. kom.: +48-695-056-287 E-mail: aviation@orlen.pl</p> <p><u>Kontakt w sprawach operacyjnych:</u> ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2 02-159 Warszawa Tel.: +48-22-778-0388 Tel. kom.: +48-722-392-020 E-mail: Jan.Bobecki@orlen.pl</p>	<p>Remarks</p> <p><u>Handling Agent:</u> Welcome Airport Services ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Mobile: +48-734-101-606 E-mail: duty.rdo@welcome-as.pl</p> <p><u>De-icing:</u> SITA: RDOOXH</p> <p><u>Contact in commercial matters:</u> Aviation Fuel Sales Team PKN ORLEN S.A. ul. Bielańska 12 00-085 Warszawa Phone: +48-22-778-0882, +48-22-778-0338 Mobile: +48-695-056-287 E-mail: aviation@orlen.pl</p> <p><u>Operational contact:</u> ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2 02-159 Warszawa Phone: +48-22-778-0388 Mobile: +48-722-392-020 E-mail: Jan.Bobecki@orlen.pl</p>
----	---	---

EPRA AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
1.	Hotele W mieście.	Hotels In the city.
2.	Restauracje Restauracje, kawiarnie.	Restaurants Restaurants, coffee shops.
3.	Środki transportu Komunikacja miejska, taksówki, wypożyczalnia samochodów.	Transportation Public transport, taxi, car rental.
4.	Pomoc medyczna Pierwsza pomoc przedmedyczna udzielana jest przez strażaków lotniskowej straży pożarnej. Pomoc medyczna realizowana jest przez pogotowie ratunkowe z miasta.	Medical facilities First aid (pre-medical) provided by fire fighters from the Aerodrome Fire Service. Medical assistance provided by the emergency ambulance service from the city.
5.	Usługi bankowe i pocztowe Kantor wymiany walut, bankomat.	Bank and Post office Exchange office, cash dispenser.
6.	Informacja turystyczna Miejska Informacja Turystyczna w Radomiu, tel.: +48-48-360-0610.	Touristic office The Tourist Office in Radom, phone: +48-48-360-0610.
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPRA AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE	RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES
1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CIV: CAT 7 ICAO (CAT 8 ICAO O/R z wyprzedzeniem 24 HR.)	Aerodrome category for firefighting CIV: CAT 7 ICAO (CAT 8 ICAO, O/R 24 HR in advance.)
2.	Wyposażenie ratownicze Pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 3, pojazd operacyjny - 1.	Rescue equipment Rescue and firefighting vehicles - 3, operational vehicle - 1.
3.	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych Zarządzający lotniskiem nie posiada własnych sił i środków do usunięcia ACFT z pola ruchu naziemnego lub w jego pobliżu. Dźwig ratowniczy dostępny jest zgodnie z umową Zarządzającego lotniskiem z podmiotem zewnętrznym. Zarządzający lotniskiem w zależności od potrzeb organizuje pomoc zewnętrzną w oparciu o siły i środki LSRG działającej na Lotnisku Chopina w Warszawie.	Capability for removal of disabled aircraft The aerodrome administrator has neither forces or measures to remove ACFT from the movement area or its vicinity. Rescue crane available in accordance with AD administrator agreement with an outside body. Depending on the needs, the AD administrator organises external assistance using forces and measures of the Aerodrome Firefighting Service operating at Warsaw Chopin Airport.
4.	Uwagi Możliwość czasowego podniesienia kategorii ochrony przeciwpożarowej lotniska do CAT 8 ICAO na czas operacji. Wniosek należy kierować do dyżurnego operacyjnego portu z wyprzedzeniem co najmniej 24 HR przed operacją (e-mail: dopl.rdo@ppl.pl).	Remarks AD category for firefighting may be temporarily increased to CAT 8 ICAO during the operation. Requests to be submitted to the Airport Duty Officer at least 24 HR in advance of the operation (e-mail: dopl.rdo@ppl.pl).

EPRA AD 2.7	OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA	RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN
1.	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania CIV: - oczyszczarka lotniskowa - 4, - oczyszczarka kompaktowa - 3, - pług wirnikowy - 1. MIL: - oczyszczarka - 2, - odśnieżarka - 1, - pług odśnieżny - 2.	Type(s) of clearing equipment CIV: - runway sweeper - 4, - compact sweeper - 3, - rotor plough - 1. MIL: - sweeper - 2, - snow blower - 1, - snow plough - 2.
2.	Kolejność oczyszczania CIV: RWY, TWY A1, A4, płyta przydworcowa (używane miejsca postojowe), pozostałe TWY, APN 2. W razie zaistnienia szczególnych okoliczności, wymieniona wyżej kolejność może ulec zmianie. MIL: TWY A5, TWY A6, TWY M, APN 4.	Clearance priorities CIV: RWY, TWY A1, A4, station apron (used parking spaces), remaining TWYs, APN 2. In the event of special circumstances, the above-mentioned order may change. MIL: TWY A5, TWY A6, TWY M, APN 4.
3.	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Do odśnieżania, odładzania i zapobiegania oblodzeniu stosowane są środki: - KFOR; - NAFO.	Use of material for movement area surface treatment The following substances are used for snow removal, de-icing and anti-icing: - KFOR; - NAFO.
4.	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych NIL	Specially prepared winter runway NIL
5.	Uwagi Informacje o krytycznych zwalach śniegu przy krawędziach drogi startowej, od wysokości 40 cm będą publikowane w depeszach SNOWTAM.	Remarks Information on critical snowbanks at the RWY edges, from a height of 40 cm, will be published by SNOWTAM.

EPRA AD 2.8	DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
1.	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych APN 1 - CONC, PCN 110 R/C/W/T (CIV) APN 2 DEICING - CONC, PCN 100 R/A/W/T (CIV) APN 3 - CONC, PCN 14 F/B/Y/T (MIL) APN 4 - CONC, PCN 28 R/C/X/T (MIL) APN 5 - CONC, PCN 14 R/B/Y/T (MIL)	Designation, surface and strength of aprons APN 1 - CONC, PCN 110 R/C/W/T (CIV) APN 2 DEICING - CONC, PCN 100 R/A/W/T (CIV) APN 3 - CONC, PCN 14 F/B/Y/T (MIL) APN 4 - CONC, PCN 28 R/C/X/T (MIL) APN 5 - CONC, PCN 14 R/B/Y/T (MIL)
2.	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania TWY A - 23.0 m, ASPH, PCN 108 F/B/W/T (CIV) TWY A1 - 23.0 m, ASPH, PCN 108 F/B/W/T (CIV) TWY A4 - 23.0 m, ASPH, PCN 108 F/B/W/T (CIV) TWY A5 - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 26 F/B/X/T (MIL) TWY A6 - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 37 F/B/X/T (MIL) TWY B - 23.0 m, ASPH, PCN 111 F/C/X/T (CIV) TWY D - 23.0 m, ASPH, PCN 100 F/C/X/T (CIV) TWY E - 23.0 m, ASPH, PCN 120 F/C/X/T (CIV) TWY G - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 18 F/B/W/T (MIL) TWY H - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 8 F/B/W/T (MIL) TWY K1 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K2 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K3 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K4 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K5 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY M (A5 - A6) - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 65 R/B/W/T (MIL) TWY M (A6 - END) - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 65 R/C/W/T (MIL) TWY M (B - M1) - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 53 R/C/W/T (CIV/MIL) TWY M (M1 - A5) - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 83 R/C/W/T (MIL) TWY M1 - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 22 F/B/W/T (MIL) TWY M2 - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY M3 - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY S - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/Y/T (MIL)	Designation, width, surface and strength of taxiways TWY A - 23.0 m, ASPH, PCN 108 F/B/W/T (CIV) TWY A1 - 23.0 m, ASPH, PCN 108 F/B/W/T (CIV) TWY A4 - 23.0 m, ASPH, PCN 108 F/B/W/T (MIL) TWY A5 - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 26 F/B/X/T (MIL) TWY A6 - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 37 F/B/X/T (MIL) TWY B - 23.0 m, ASPH, PCN 111 F/C/X/T (CIV) TWY D - 23.0 m, ASPH, PCN 100 F/C/X/T (CIV) TWY E - 23.0 m, ASPH, PCN 120 F/C/X/T (CIV) TWY G - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 18 F/B/W/T (MIL) TWY H - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 8 F/B/W/T (MIL) TWY K1 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K2 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K3 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K4 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY K5 - 10.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY M (A5 - A6) - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 65 R/B/W/T (MIL) TWY M (A6 - END) - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 65 R/C/W/T (MIL) TWY M (B - M1) - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 53 R/C/W/T (CIV/MIL) TWY M (M1 - A5) - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 83 R/C/W/T (MIL) TWY M1 - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 22 F/B/W/T (MIL) TWY M2 - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY M3 - 14.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/W/T (MIL) TWY S - 12.0 m, CONC/ASPH, PCN 14 F/B/Y/T (MIL)

5.	Uwagi NIL	Remarks NIL
----	---------------------	-----------------------

EPRZ AD 2.16	POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW	HELICOPTER LANDING AREA
---------------------	------------------------------------	--------------------------------

1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy NIL	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation NIL
2.	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft) NIL	TLOF and/or FATO elevation (ft) NIL
3.	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie NIL	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking NIL
4.	Azymuty geograficzne FATO NIL	True BRGs of FATO NIL
5.	Rozporządalne długości deklarowane NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi Procedury dla śmigłowców: patrz punkt EPRZ AD 2.22.3.	Remarks Procedures for helicopters: see point EPRZ AD 2.22.3.

EPRZ AD 2.17	PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE
---------------------	--	--------------------------------------

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice pionowe Vertical limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign Language
1	2	3	4
RZESZÓW/Jasionka CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 14 08 N 021 45 03 E 50 14 02 N 022 17 04 E 50 01 00 N 022 17 00 E 50 01 00 N 021 45 00 E 50 04 26 N 021 43 40 E 50 10 39 N 021 43 31 E 50 14 08 N 021 45 03 E	2000 ft GND	[D]	RZESZÓW WIEŻA (126.805 MHz) PL RZESZÓW TOWER (126.805 MHz) EN

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC ¹⁾)
1	2	3	4	5	6
TWR	RZESZÓW GROUND	121.805	-	-	0500-2100 (0400-2000) Patrz NOTAM./See NOTAM.
TWR	RZESZÓW WIEŻA RZESZÓW TOWER	126.805	-	-	MON-SUN 0330-2359 (0230-2259) Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Patrz NOTAM./Outside the published ATC hours of operation, available 48 HR in advance with prior approval from Polish Air Navigation Services Agency. See NOTAM.
ATIS	-	124.955	-	-	H24

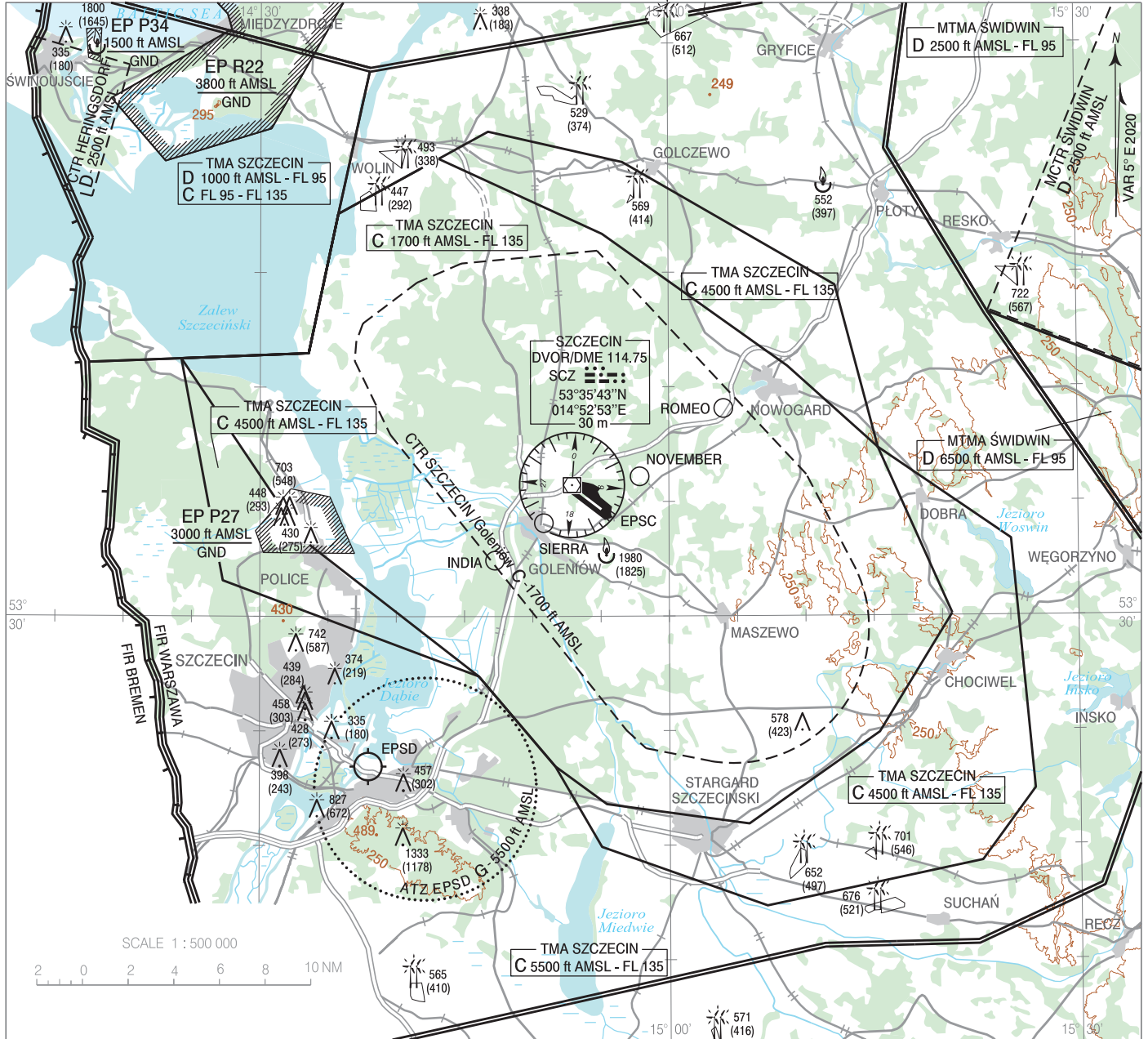
Uwagi	Remarks
¹⁾ - Patrz GEN 2.1. Niedostępność służby dozoru radarowego w CTR RZESZÓW jest zawarta w komunikacie ATIS.	¹⁾ - See GEN 2.1. Unavailability of radar surveillance service within RZESZÓW CTR is included in the ATIS message.

**VISUAL
OPERATION
CHART**

**AERODROME ELEV 155 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV**

Szczecin TOWER 121.255

Szczecin - Goleniów



Correction: Obstacles added.

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
INDIA	53°32'26"N	014°47'14"E	Łozienica town
NOVEMBER	53°36'06"N	014°57'51"E	Church in Krzywice town
ROMEO	53°39'04"N	015°04'01"E	Olchowo town
SIERRA	53°34'04"N	014°50'49"E	Ponds east of Goleniów town

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

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

1.	ARP - współrzędne i lokalizacja lotniska 52 09 57 N 020 58 02 E - skrzyżowanie osi dróg startowych.	ARP - coordinates and site at AD 52 09 57 N 020 58 02 E - intersection of RWY axes.
2.	Odległość, kierunek od miasta 10 km (5,4 NM) BRG 205° GEO	Direction and distance from city 10 km (5.4 NM) BRG 205° GEO
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 362 ft/27.8°C	Elevation/Reference temperature 362 ft/27.8°C
4.	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 103 ft	Geoid undulation at AD ELEV PSN 103 ft
5.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 6°E (2020)/ 9'E	MAG VAR/Annual change 6°E (2020)/ 9'E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej Polskie Porty Lotnicze S.A. ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa +48-22-650-1555 (tel.) www.lotnisko-chopina.pl	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address Polish Airports ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Phone: +48-22-650-1555 www.lotnisko-chopina.pl
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi Kierownik Zmiany Dyżurnych Operacyjnych Portu: +48-22-650-1555 +48-22-846-1100 +48-22-650-1343 +48-22-650-1428 Oddział Celny: +48-22-650-3403 +48-22-650-2873 Kierownik Zmiany ATM: +48-22-574-5542, +48-81-452-5542 +48-22-574-5543, +48-81-452-5543 +48-22-574-7000, +48-81-452-7000 ACC: +48-22-574-7029, +48-81-452-7029 +48-22-574-5539, +48-81-452-5539 (faks) FMP: +48-22-574-5532, +48-81-452-5532 +48-22-574-7051, +48-81-452-7051 +48-22-574-5539, +48-81-452-5539 (faks) APP: +48-22-574-5552, +48-81-452-5552 Kierownik Zmiany TWR: +48-22-574-5562, +48-81-452-5562 TWR: +48-22-574-5563, +48-81-452-5563 ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (faks) Placówka Straży Granicznej Warszawa-Okęcie im. gen. bryg. Waleriana Czumy: +48-22-650-2244 Punkt pobierania opłat lotniskowych i handlingowych: +48-22-650-3878 Ambulatorium: +48-22-650-2444	Remarks Airport Duty Officers Supervisor: +48-22-650-1555 +48-22-846-1100 +48-22-650-1343 +48-22-650-1428 Customs Office: +48-22-650-3403 +48-22-650-2873 ATM Supervisor: +48-22-574-5542, +48-81-452-5542 +48-22-574-5543, +48-81-452-5543 +48-22-574-7000, +48-81-452-7000 ACC: +48-22-574-7029, +48-81-452-7029 +48-22-574-5539, +48-81-452-5539 (fax) FMP: +48-22-574-5532, +48-81-452-5532 +48-22-574-7051, +48-81-452-7051 +48-22-574-5539, +48-81-452-5539 (fax) APP: +48-22-574-5552, +48-81-452-5552 TWR Supervisor: +48-22-574-5562, +48-81-452-5562 TWR: +48-22-574-5563, +48-81-452-5563 ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (fax) Walerian Czuma Warszawa-Okęcie Border Guard Post: +48-22-650-2244 Airport Charges Office: +48-22-650-3878 First Aid: +48-22-650-2444

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

1.	Zarządzający lotniskiem H24	Aerodrome Administration H24
2.	Służby celne oraz imigracyjne H24	Customs and immigration H24
3.	Służby medyczne i sanitarne H24	Health and sanitation H24
4.	Służba Informacji Lotniczej H24 W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg.	AIS H24 In the scope of services provided by ARO.
5.	Biuro Odpraw Załóg H24	ATS Reporting Office (ARO) H24
6.	Biuro odpraw MET H24	MET briefing Office H24

	<p>TOBT pozostaje ważny, jeśli wykonanie rejsu wymaga zmiany statku powietrznego. Konieczne jest wysłanie depechy CHG. Jeśli TOBT jest różne od EOBT o 15 minut lub więcej, konieczne jest wysłanie depechy DLA do Network Manager celem zaktualizowania EOBT.</p>	<p>If the aircraft is changed and a change message (CHG - type/registration) is sent, the original TOBT remains in force. For TOBT deviations of 15 minutes or more from the EOBT, it is still mandatory to send a delay message (DLA) to the Network Manager.</p>
2.20.4.1.1.2.4	<p>Kanały dystrybucji TOBT</p> <p>Dystrybucja TOBT jest możliwa za pomocą:</p> <ul style="list-style-type: none">- wewnętrznego systemu lotniska/linii lotniczej/agenta handlingowego;- zaawansowanego wizualnego systemu dokowania ACFT (A-VDGS) dla stanowisk kontaktowych; oraz w sytuacjach wyjątkowych spowodowanych brakiem dostępu do ww.;- Służby Operacyjnej Lotniska Chopina w Warszawie/ACDM (tel.: +48-22-650-6907), acdm@ppl.pl.	<p>TOBT dialogue channels</p> <p>The TOBT dialogue is ensured by one the following transmission/communication channels:</p> <ul style="list-style-type: none">- Internal systems of the airport/airline/handling agent;- Ramp display of the advanced visual docking guidance system (A-VDGS) for contact gates; and in emergency situations due to lack of access to the above systems;- Warsaw Chopin Airport Operational Services (phone: +48-22-650-6907) acdm@ppl.pl.
2.20.4.1.1.3	<p>Zgoda na lot</p> <p>Załoga może dostać zgodę na lot od OKĘCIE DELIVERY na maksymalnie 30 minut przed EOBT. Dla lotów z przydzielonym CTOT zgoda może zostać uzyskana maksymalnie 30 minut przed CTOT.</p>	<p>ATC route clearance</p> <p>Pilots can obtain ATC route clearance from OKĘCIE DELIVERY maximum 30 minutes prior EOBT. For regulated flights the clearance is available maximum 30 minutes prior to CTOT.</p>
2.20.4.1.1.4	<p>Target Start-Up Approval Time – TSAT</p> <p>TSAT to zamierzony czas wydania zgody na uruchomienie silników. Generowany jest na 40 minut przed TOBT. Tylko samoloty z wyliczonym TSAT są brane pod uwagę w procesie sekwencjonowania odlotów.</p> <p>Zmiany TOBT z reguły nie wpływają na TSAT, chyba że nowo wprowadzony TOBT jest późniejszy niż aktualny TSAT.</p>	<p>Target Start-Up Approval Time – TSAT</p> <p>TSAT is the target time for issuing start-up approval as defined in the A-CDM procedure. The earliest time to issue the TSAT is 40 minutes prior to TOBT. The pre-departure sequence is determined by the flights with a calculated TSAT.</p> <p>Changes to the TOBT do not affect the TSAT in general as long as the new TOBT does not come after the currently valid TSAT.</p>
2.20.4.1.1.4.1	<p>Kanały dystrybucji TSAT</p> <p>TSAT jest transmitowany tymi samymi kanałami co TOBT. Osoba odpowiedzialna za TOBT ma obowiązek przekazania prawidłowego TSAT załodze. TSAT musi zostać przekazany załodze najpóźniej na 5 minut przed TOBT. Dodatkowo, załoga powinna monitorować zmiany TSAT. Tylko w wyjątkowych sytuacjach aktualny TSAT można uzyskać od OKĘCIE DELIVERY o czasie TOBT.</p>	<p>TSAT dialogue channels</p> <p>SAT is transmitted according to the TOBT dialogue channels. As a rule, the person responsible for the TOBT must ensure the correct transmission of the TSAT to the pilot. TSAT must be provided at least at the moment TOBT- 5 minutes. In addition, the pilot shall monitor TSAT updates too. In exceptional cases, TSAT can be obtained at TOBT time from OKĘCIE DELIVERY.</p>
2.20.4.1.1.5	<p>Zgoda na uruchamianie silników/wypychanie/kołowanie</p> <p>Kolejność odlotów ustalana jest na podstawie czasów TSAT. Zgoda na uruchomienie silników będzie udzielona, uwzględniając TOBT i TSAT. W czasie TSAT +/- 5 minut statek powietrzny musi być gotowy do uruchomienia silników, a załoga musi zgłosić gotowość na częstotliwości OKĘCIE DELIVERY (121,605 MHz).</p> <p>Prośba o uruchomienie silników musi nastąpić w czasie TSAT +/- 5 minut. Zgoda będzie udzielona z uwzględnieniem TSAT, obecnej sytuacji ruchowej i pogodowej. Domyślnie zmiany TSAT są wstrzymane w okresie +/- 5 minut od TSAT. Na zmianę TSAT mają wpływ różne czynniki m.in. manualna zmiana TOBT bądź nowy CTOT.</p> <p>Wypchnięcie statku powietrznego ze stanowiska postojowego musi nastąpić najpóźniej 8 minut od wydania zgody. Rozpoczęcie kołowania musi nastąpić najpóźniej 8 minut od wydania zgody na uruchomienie silników, w przypadku stanowisk niewymagających procedury wypychania.</p>	<p>Start-up/push-back/taxi clearance</p> <p>The pre-departure sequence is determined in accordance with TSAT. Start-up approval will only be issued under consideration of TOBT and TSAT. At TSAT +/- 5 minutes, the aircraft must be ready for start-up, and the pilot shall report readiness on the frequency of OKĘCIE DELIVERY (121.605 MHz).</p> <p>Start-up may be requested within the time period of TSAT +/- 5 minutes. The approval will be issued dependently on the TSAT and the current traffic and weather situation. In general, TSAT change is frozen within the TSAT +/- 5 minutes window. Update to the TSAT can be accepted by confirming or updating TOBT during this time manually, also other conditions, for example change in CTOT, may cause an update to the TSAT.</p> <p>Push-back must be commenced not later than 8 minutes after receiving startup approval at push-back positions. Taxi must be commenced not later than 8 minutes after receiving start-up approval at roll-out positions.</p>
2.20.4.1.1.6	<p>Odladzanie</p> <p>Czas potrzebny na odladzanie nie powinien być brany pod uwagę podczas definiowania TOBT, jednak zostanie uwzględniony podczas kalkulacji TSAT, na podstawie zgłoszenia potrzeby odladzania. Ze względu na wpływ odladzania na sekwencjonowanie odlotów wskazane jest, by załogi zgłaszały chęć odladzania przed określeniem TSAT (40 minut przed EOBT).</p> <p>Ogólne procedury dotyczące odladzania na Lotnisku Chopina w Warszawie zawarte są w AIP Polska AD 2 EPWA punkt 2.20.9.</p>	<p>De-icing</p> <p>The de-icing time shall not be taken into consideration when the TOBT is defined. They are, however, considered in the TSAT calculation based on the request for de-icing. Due to the influence of de-icing on sequencing, it is highly recommended to request de-icing before the TSAT is issued (TOBT - 40 minutes).</p> <p>The general de-icing procedures at Warsaw Chopin Airport are described in detail in AIP Poland AD 2 EPWA point 2.20.9.</p>
2.20.4.1.1.7	<p>Alerty A-CDM</p>	<p>A-CDM alert messages</p>

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

TWY Z Orange i TWY Z Blue mogą być wykorzystywane w warunkach LVP i CAT II/III do wartości RVR nie mniejszej niż 400 m.

Jeżeli wartość RVR jest mniejsza niż 400 m, światła osi TWY Z Orange i Z Blue muszą być wyłączone.

2.20.6.2**INNE OGRANICZENIA**

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

TWY B1 – dostępna wyłącznie dla operacji holowania statków powietrznych. Kołowanie zabronione.

Droga techniczna pomiędzy TWY B1 i bramą nr 7 dostępna wyłącznie dla operacji holowania statków powietrznych. Kołowanie zabronione.

Zabrania się operacji kołowania i holowania statków powietrznych po drodze technicznej pomiędzy RWY 11/29 i bramą nr 7.

TWY B6, B7, B8 oraz H1 – kołowanie dostępne wyłącznie dla statków powietrznych z napędem turbośmigłowym oraz tłokowym.

Brak możliwości kołowania po TWY E2 do TWY E4 gdy na TWY E3 oczekuje statek powietrzny o rozpiętości skrzydeł 36 m lub większej.

Zabrania się zajmowania TWY E3 przez statki powietrzne i pojazdy podczas wykonywania operacji startów i lądowań na kierunku RWY 11 do czasu zwolnienia RWY 11/29 przez statki powietrzne.

Zabrania się zjazdu statku powietrznego w TWY N3, w sytuacji gdy TWY E3 jest zajęta przez statek powietrzny lub pojazd.

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

TWY N1, N2, N3: TWY jednokierunkowe – brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.

Na TWY N3 obowiązuje ograniczenie prędkości zjazdu z RWY 11 do 46 kt.

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

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

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

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

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

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

Skrzyżowanie TWY D3 z TWY K – kołowanie z TWY D3 w TWY K i z TWY K w TWY D3 dostępne wyłącznie dla statków powietrznych z zewnętrznym rozstawem kół podwozia głównego (OMGWS) mniejszym niż 6 m.

Dla statków powietrznych z zewnętrznym rozstawem kół podwozia głównego (OMGWS) równym lub większym niż 6 m i mniejszym niż 9,54 m na skrzyżowaniu TWY D3 z TWY K podczas skrętu z TWY D3 w TWY K i z TWY K w TWY D3 obowiązuje wyłącznie holowanie z asystą skrzydłowego – kołowanie zabronione.

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

Na płytach postojowych: 1 (stanowiska postojowe 80, 82, 84), 2, 5A, 5B, 7A zobowiązuje się załogi do stosowania minimalnego ciągu podczas opuszczania stanowiska postojowego.

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

In LVP conditions and CAT II/III operations TWY Z Orange and TWY Z Blue may be used with RVR not less than 400 m.

If RVR is less than 400 m, the TWY Z Orange and TWY Z Blue centre line lights must be switched off.

OTHER RESTRICTIONS

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

TWY B1 – available only for aircraft towing operations. Taxiing prohibited.

Service road between TWY B1 and gate No 7 available only for aircraft towing operations. Taxiing prohibited.

Taxiing and aircraft towing operations on the service road between RWY 11/29 and gate No 7 are prohibited.

TWYs B6, B7, B8 and H1 – taxiing available only for turboprop and piston-powered aircraft.

Taxiing on TWY E2 to TWY E4 when an aircraft with a wingspan of 36 m or greater is holding on TWY E3 is not possible.

TWY E3 not available for aircraft and vehicles awaiting before RWY 11/29, whenever RWY 11 is being used for TKOF or LDG.

Turn-offs onto TWY N3 are prohibited when TWY E3 is occupied by an aircraft or vehicle.

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

TWYs N1, N2, N3: one-way traffic – aircraft cannot enter the RWY for take-off.

A speed limit of 46 kt applies to turn-offs from RWY 11 onto TWY N3.

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

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

Taxiing under own power from the intersection of TWY U1 and TWY W from/onto the hangar apron is prohibited.

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

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

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

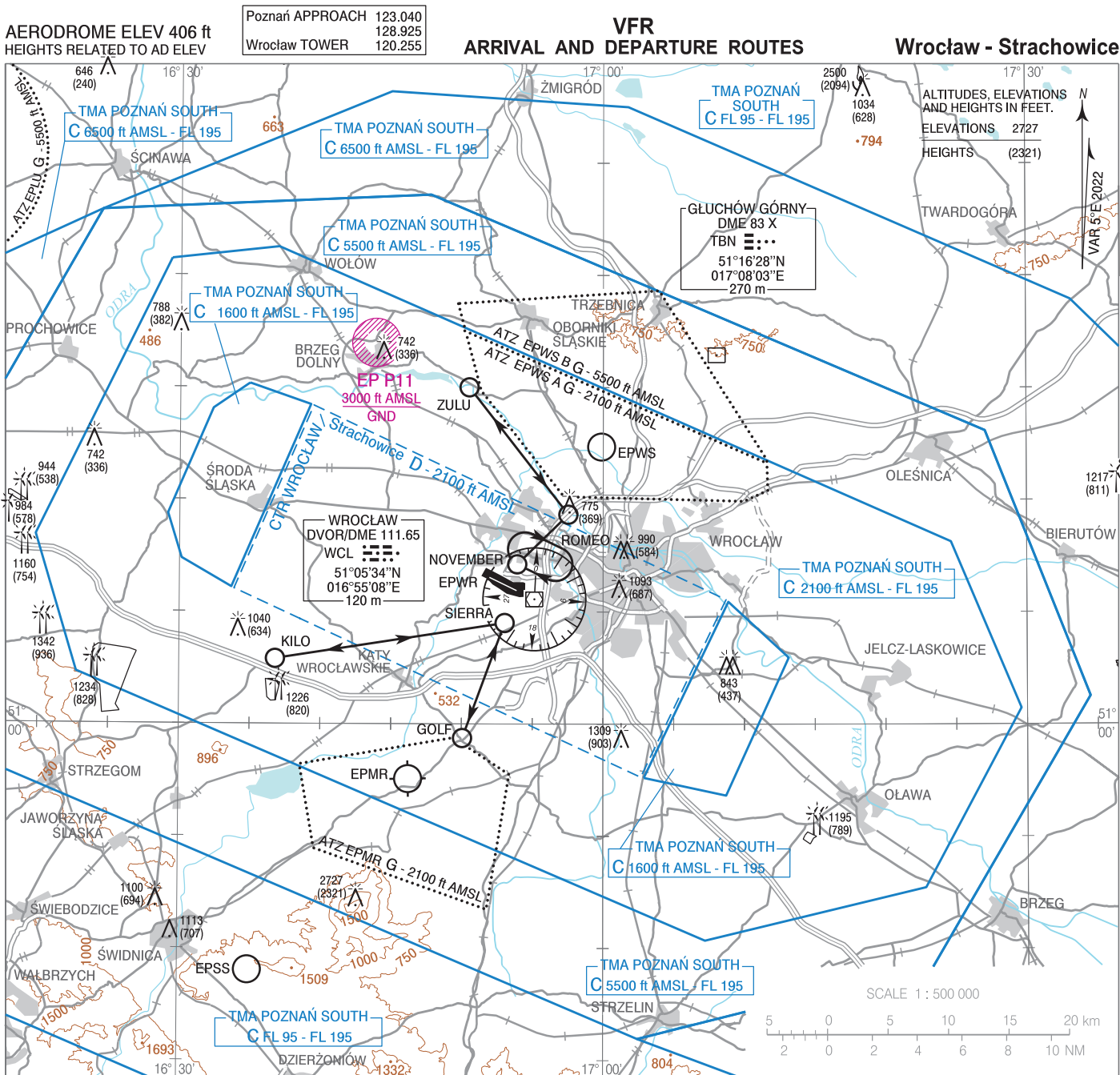
Intersection of TWY D3 and TWY K – taxiing from TWY D3 to TWY K and from TWY K to TWY D3 only available for aircraft with an outer main gear wheel span (OMGWS) less than 6 m.

Aircraft with an outer main gear wheel span (OMGWS) of 6 m or greater and less than 9.54 m shall be towed at the intersection of TWY D3 and TWY K when turning from TWY D3 to TWY K and from TWY K to TWY D3 only with the attendance of a wing man - taxiing is prohibited.

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

Crews are obliged to use minimum thrust during exiting stands on aprons number 1 (stands 80, 82, 84), 2, 5A, 5B, 7A.

2.22.5.5.2	Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na Lotnisku Chopina w Warszawie, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Okęcie lub w CTR WARSZAWA/Okęcie, należy:	If radio communication fails in flight with destination Warsaw Chopin Airport, before reaching, or within the WARSZAWA/Okęcie CTR limits, the crew shall:
2.22.5.5.2.1	W czasie dołotu i podejścia od zachodniej strony lotniska: - Wykonać dołot do punktu WHISKEY i oczekiwać na sygnały świetlne podawane z wieży kontroli Lotniska Chopina w Warszawie. - W czasie dołotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne. - Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej. - Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem WHISKEY do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej. - Jeśli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 5 minut nad punktem WHISKEY i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej. - Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".	When approaching from the western side of the aerodrome: - Make an approach to reach WHISKEY point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Warsaw Chopin Airport. - Show all aircraft navigation lights during arrival, approach, and holding. - After receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions. - After receiving a red visual signal hold over WHISKEY point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions. - If no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over WHISKEY point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions. - After landing vacate the runway immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.
2.22.5.5.2.2	W czasie dołotu i podejścia od wschodniej strony lotniska: - Wykonać dołot do punktu ECHO i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli Lotniska Chopina w Warszawie. - W czasie dołotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne. - Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej. - Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem ECHO do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej. - Jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem ECHO i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej. - Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".	When approaching from the eastern side of the aerodrome: - Make an approach to reach ECHO point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Warsaw Chopin Airport. - Show all aircraft navigation lights during arrival, approach, and holding. - After receiving a green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions. - After receiving a red visual signal hold over ECHO point until receiving a green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable runway depending on weather conditions. - If no signals have been received from the aerodrome control tower hold over ECHO point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions. - After landing vacate the runway immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.
2.22.6	PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW	PROCEDURES FOR HELICOPTERS
2.22.6.1	Loty śmigłowców na Lotnisko Chopina w Warszawie są ograniczone i mogą być wykonywane przez: - śmigłowce bazujące na Lotnisku Chopina w Warszawie, - śmigłowce ratownictwa medycznego (HEMS), - śmigłowce wykonujące loty związane z działaniami w ochronie porządku i bezpieczeństwa publicznego, - operatorów, którzy uzyskali od zarządzającego lotniskiem lub użytkowników Lotniska Chopina w Warszawie wymienionych w punkcie 2.22.6.2 stałą lub tymczasową gwarancję zapewnienia odpowiedniego stanowiska (stanowisk) postojowego.	Helicopter flights to Warsaw Chopin Airport are restricted exclusively for: - helicopters based at Warsaw Chopin Airport, - Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) helicopters, - helicopters conducting flights related to enforcement of public order and safety, - operators who obtained constant or temporary guarantee from the aerodrome manager or users of Warsaw Chopin Airport aerodrome listed in point 2.22.6.2 that (an) appropriate parking stand(s) will be provided for their helicopter(s).
2.22.6.2	Za gwarancję zapewnienia odpowiedniego stanowiska postojowego uważać się będzie pisemne zapewnienie uzyskane od jednego z następujących użytkowników: Dyrektor Lotniska Chopina w Warszawie ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa 19 Telefon: +48-22-650-1555 Faks: +48-22-650-2255 E-mail: dpwaw@ppl.pl	The following operators of Warsaw Chopin Airport are able to guarantee provision of an appropriate parking stand: Manager of Warsaw Fryderyk Chopin Airport ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa 19 Phone: +48-22-650-1555 Fax: +48-22-650-2255 E-mail: dpwaw@ppl.pl



POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
GOLF	50°59'22"N	016°50'03"E	Gniechowice village
KILO	51°02'54"N	016°36'48"E	Kostomłoty village
NOVEMBER	51°07'33"N	016°54'11"E	Factory
ROMEO	51°09'20"N	016°57'32"E	Rędziński Bridge
SIERRA	51°04'30"N	016°53'02"E	Smolec village
ZULU	51°15'00"N	016°50'30"E	bend in the Oder River west of the village of Uraz

See AIP Poland AD 2 EPWR

EPZG AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
EPZG - ZIELONA GÓRA/Babimost		

EPZG AD 2.2	DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
1.	ARP - współrzędne i lokalizacja lotniska 52 08 19 N 015 47 55 E - środek RWY 06/24.	ARP - coordinates and site at AD 52 08 19 N 015 47 55 E - centre of RWY 06/24.
2.	Odległość, kierunek od miasta 34 km (18,3 NM) BRG 045°GEO	Direction and distance from city 34 km (18.3 NM) BRG 045°GEO
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 194 ft/27.7°C	Elevation/Reference temperature 194 ft/27.7°C
4.	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 126 ft	Geoid undulation at AD ELEV PSN 126 ft
5.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 5°E (2020)/10°E	MAG VAR/Annual change 5°E (2020)/10°E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej Polskie Porty Lotnicze S.A. Port Lotniczy Zielona Góra - Babimost ul. Szkolna 23 66-111 Nowe Kramsko Dyrektor Portu: +48-68-351-2300 Dyżurny Portu: +48-603-958-023 (kom.) Port: +48-68-351-2729 (faks) AFS: EPZGZTZX E-mail: sekretariatieg@ppl.pl	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address Polish Airports Port Lotniczy Zielona Góra - Babimost ul. Szkolna 23 66-111 Nowe Kramsko Airport manager: +48-68-351-2300 Airport Duty Officer (mobile): +48-603-958-023 Airport (fax): +48-68-351-2729 AFS: EPZGZTZX E-mail: sekretariatieg@ppl.pl
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi Polskie Porty Lotnicze S.A. ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Tel.: +48-22-650-1000 Faks: +48-22-650-1703 <u>TWR PAŹP:</u> Tel.: +48-22-574-7705 e-mail: twr.zielonagora@pansa.pl	Remarks Polish Airports ul. Żwirki i Wigury 1 00-906 Warszawa Phone: +48-22-650-1000 Fax: +48-22-650-1703 <u>TWR PANSA:</u> Phone: +48-22-574-7705 e-mail: twr.zielonagora@pansa.pl

EPZG AD 2.3	GODZINY PRACY (UTC ¹)	OPERATIONAL HOURS (UTC ¹)
1.	Zarządzający lotniskiem MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)	Aerodrome Administration MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)
2.	Służby celne oraz imigracyjne Patrz pkt.: EPZG AD 2.3.1. Planowane starty i lądowania z i do państw spoza strefy Schengen zgłaszać zarządzającemu lotniskiem, nie później niż 48 HR przed wykonaniem operacji lotniczej.	Customs and immigration See point: EPZG AD 2.3.1. Planned take-offs and landings from/to non-Schengen states shall be notified to the aerodrome administration not later than 48 HR in advance of the operation.
3.	Służby medyczne i sanitarne NIL	Health and sanitation NIL
4.	Służba Informacji Lotniczej NIL	AIS NIL
5.	Biuro Odpraw Załóg NIL	ATS Reporting Office (ARO) NIL
6.	Biuro odpraw MET 0330-2100 (0230-2000) Lotniskowa Stacja Meteorologiczna.	MET briefing Office 0330-2100 (0230-2000) Aeronautical MET Station.
7.	ATS MON-FRI 0600-0900 (0500-0800) MON-THU 1100-1600 (1000-1500) MON-THU, SUN 1800-2100 (1700-2000) FRI 1100-1330 (1000-1230) SUN 1330-1600 (1230-1500)	ATS MON-FRI 0600-0900 (0500-0800) MON-THU 1100-1600 (1000-1500) MON-THU, SUN 1800-2100 (1700-2000) FRI 1100-1330 (1000-1230) SUN 1330-1600 (1230-1500)

8.	Tankowanie MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)	Fuelling MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)
9.	Obsługa naziemna MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)	Handling MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)
10.	Ochrona H24	Security H24
11.	Odladzanie 15 OCT - 15 APR MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)	De-icing 15 OCT - 15 APR MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)
12.	Uwagi 1) Patrz GEN 2.1.	Remarks 1) See GEN 2.1.

EPZG AD 2.4	SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
-------------	---------------------------------	----------------------------------

1.	Środki załadownicze podnośnik hydrauliczny (5 t) - 1, wózki bagażowe - 3, przyczepy bagażowe (1 t) - 7, taśmociągi bagażowe - 2, ciągniki bagażowe - 3 (2 x spalinowe, 1 x elektryczny), podnośnik paletowy - 1.	Cargo-handling facilities hydraulic lift (5 t) - 1, cargo trucks - 3, trailers for trucks (1 t) - 7, luggage conveyor belts - 2, baggage trucks - 3 (2 x diesel, 1 x electric), pallet truck - 1.
2.	Rodzaje paliwa i oleju JET A-1	Fuel/Oil types JET A-1
3.	Urządzenia do tankowania/Pojemność JET A-1: 1 cysterna 18000 L.	Fuelling facilities/Capacity JET A-1: 1 tank truck 18000 L.
4.	Urządzenia do odladzania Kiitokori EFI 2000 - 1	De-icing facilities Kiitokori EFI 2000 - 1
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych NIL	Repair facilities for visiting aircraft NIL
7.	Uwagi HANDLING PPL EPZG: SITA: IEGAPXH Tel. kom.: +48-727-668-960 E-mail: ops.ieg@ppl.pl	Remarks HANDLING PPL EPZG: SITA: IEGAPXH Mobile: +48-727-668-960 E-mail: ops.ieg@ppl.pl

EPZG AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
-------------	--------------------------	----------------------

1.	Hotele Hotele w Nowym Kramsku (1 km), Babimoście (7 km) i Zielonej Górze (37 km).	Hotels Hotels in Nowy Kramsk (1 km), Babimost (7 km) and Zielona Góra (37 km).
2.	Restauracje Restauracje w Nowym Kramsku, Babimoście, Sulechowie i Zielonej Górze.	Restaurants Restaurants in Nowy Kramsk, Babimost, Sulechów and Zielona Góra.
3.	Środki transportu Taksówki i autobusy PKS.	Transportation Taxi and coach buses.
4.	Pomoc medyczna Pierwsza pomoc wzywana z miasta.	Medical facilities First aid called from city.
5.	Usługi bankowe i pocztowe Bankomat przed terminalem (H24). Poczta w miejscowości Babimost.	Bank and Post office Cash dispenser in front of terminal (H24). Post office in Babimost.
6.	Informacja turystyczna Miejska Informacja Turystyczna w Zielonej Górze. Telefon: +48-68-323-2222.	Tourist office Tourist Office in Zielona Góra. Phone: +48-68-323-2222.
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPZG AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE	RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES
-------------	----------------------------	----------------------------------

1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 5 ICAO (CAT 7 ICAO O/R, z wyprzedzeniem 24 HR.)	Aerodrome category for firefighting CAT 5 ICAO (CAT 7 ICAO O/R, 24 HR in advance.)
2.	Wypożyczenie ratownicze Pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 2, pojazd operacyjny - 1, sprzęt ratowniczy i medyczny na wyposażeniu ratowników kwalifikowanej pierwszej pomocy.	Rescue equipment Rescue and firefighting vehicles - 2, operational vehicle - 1, rescue and medical equipment of qualified first aid personnel.

3.	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych Zarządzający lotniskiem nie posiada sił i środków do usunięcia ACFT z pola ruchu naziemnego lub w jego pobliżu. Zarządzający lotniskiem w zależności od potrzeb organizuje pomoc zewnętrzną w oparciu o siły i środki LSP działającej na Lotnisku Chopina w Warszawie. Usuwanie unieruchomionych ACFT - B737 lub A320 (MAX masa 55 ton) zależy od okoliczności zdarzenia.	Capability for removal of disabled aircraft The aerodrome administrator has neither forces or measures to remove ACFT from the movement area or its vicinity. Depending on the needs, the aerodrome administrator organises external assistance using forces and measures of the Aerodrome Fire Service operating at Warsaw Chopin Airport. Removal of disabled ACFT – B737 or A320 (MAX mass 55 tonnes) depends on the circumstances of the incident.
4.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPZG AD 2.7	OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RYW I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA	RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN
--------------------	---	--

1.	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania oczyszczarka wirnikowa z pługiem - 4, rozsiwacz środków chemicznych z opryskiwaczem - 2, ciągnik rolniczy z pługiem i oczyszczarką - 1, ciągnik rolniczy z rozsiwaczem - 1, pług wirnikowy - 1, ładowarka - 1.	Type(s) of clearing equipment runway sweeper with plough - 4, spreader with sprayer vehicle - 2, tractor with plough and sweeper - 1, tractor with spreader - 1, rotary snow plough - 1, loader - 1.
2.	Kolejność oczyszczania RWY 06/24, TWY A, APN 3, APN 4, TWY E, TWY K, TWY L, APN 1.	Clearance priorities RWY 06/24, TWY A, APN 3, APN 4, TWY E, TWY K, TWY L, APN 1.
3.	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Do odładzania powierzchni lotniska stosuje się: - KFOR, dla płynów mrówczan potasu; - NAFO, dla substancji stałych mrówczanu sodu.	Use of material for movement area surface treatment The following substances are used for aerodrome surfaces: - KFOR, for potassium formate fluids; - NAFO, for sodium formate solids.
4.	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych NIL	Specially prepared winter runway NIL
5.	Uwagi Warunki śniegowe i oblodzenie publikowane w SNOWTAM. Informacja o krytycznych zwałach śniegu przy krawędziach drogi startowej od 60 cm oraz przy krawędziach dróg kołowania od 40 cm będą publikowane w SNOWTAM.	Remarks Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM. Information on critical snowbanks at RWY edges from 60 cm high and TWY edges from 40 cm high will be published by SNOWTAM.

EPZG AD 2.8	DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
--------------------	---	--

1.	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych APN 1 - CONC, PCN 52 R/A/W/T APN 3 - CONC, PCN 45 R/A/W/T APN 4 - CONC, PCN 57 R/A/W/T	Designation, surface and strength of aprons APN 1 - CONC, PCN 52 R/A/W/T APN 3 - CONC, PCN 45 R/A/W/T APN 4 - CONC, PCN 57 R/A/W/T
2.	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania TWY A - 18.0 m, CONC, PCN 57 R/A/W/T TWY E - 23.0 m, CONC, PCN 57 R/A/W/T TWY K - 23.0 m, CONC, PCN 57 R/A/W/T TWY L - 12.0 m, CONC (max. ciśnienie opon 0,50 MPa)	Designation, width, surface and strength of taxiways TWY A - 18.0 m, CONC, PCN 57 R/A/W/T TWY E - 23.0 m, CONC, PCN 57 R/A/W/T TWY K - 23.0 m, CONC, PCN 57 R/A/W/T TWY L - 12.0 m, CONC (max. tire pressure 0.50 MPa)
3.	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza APN 1: ELEV 187 ft APN 3: ELEV 194 ft	Location and elevation of altimeter checkpoints APN 1: ELEV 187 ft APN 3: ELEV 194 ft
4.	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR NIL	Location of VOR checkpoints NIL
5.	Pozycja punktów kontroli wskazań INS Patrz AD 2 EPZG 1-1-1.	Position of INS checkpoints See AD 2 EPZG 1-1-1.
6.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPZG AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
--------------------	--	--

1.	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych Oznakowanie poziome i podświetlane pionowe znaki informacyjne.	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands Markings and illuminated information signs.
----	--	---