



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 14/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date
25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from
22 FEB 2024

Obowiązuje do / Effective to
19 FEB 2025

LOTY UAV POMIĘDZY MIASTAMI TUREK ORAZ KALISZ

1. TERMIN

22 FEB 2024 – 19 FEB 2025

2. CZAS (UTC)

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

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy wydzielone na potrzeby zabezpieczenia lotów szkoleniowych UAV.
Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR310

Granice poziome:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 51 35 52 N | 018 37 19 E |
| 2. | 51 43 07 N | 018 49 28 E |
| 3. | 51 52 14 N | 018 49 04 E |
| 4. | 51 56 42 N | 018 29 42 E |
| 5. | 51 37 31 N | 018 28 27 E |
| 1. | 51 35 52 N | 018 37 19 E |

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 3500 ft AMSL

EPTR311

Granice poziome:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 51 56 42 N | 018 29 42 E |
| 2. | 52 01 16 N | 018 09 25 E |
| 3. | 51 51 45 N | 018 05 45 E |
| 4. | 51 39 01 N | 018 19 10 E |
| 5. | 51 37 31 N | 018 28 27 E |
| 1. | 51 56 42 N | 018 29 42 E |

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 3500 ft AMSL

4. ORGANIZATOR LOTÓW

Dowódca 9 Łódzkiej Brygady Obrony Terytorialnej

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefy EPTR310 i EPTR311 wydzielone są w przestrzeni odpowiedzialności służby FIS POZNAŃ i FIS WARSZAWA.
- 5.2 Strefy EPTR310 i EPTR311 podlegają procedurze zamawiania, aktywacji/dezaktywacji rejonów lotów w AMC Polska przez organizatora lotów UAV.

UAV FLIGHTS BETWEEN TUREK AND KALISZ

DATES

22 FEB 2024 – 19 FEB 2025

TIME (UTC)

According to the Airspace Use Plan (AUP).
The total activity time will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Areas segregated for safeguarding the UAV flights. The airspace is unclassified.

EPTR310

Lateral limits:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 51 35 52 N | 018 37 19 E |
| 2. | 51 43 07 N | 018 49 28 E |
| 3. | 51 52 14 N | 018 49 04 E |
| 4. | 51 56 42 N | 018 29 42 E |
| 5. | 51 37 31 N | 018 28 27 E |
| 1. | 51 35 52 N | 018 37 19 E |

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 3500 ft AMSL

EPTR311

Granice poziome:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 51 56 42 N | 018 29 42 E |
| 2. | 52 01 16 N | 018 09 25 E |
| 3. | 51 51 45 N | 018 05 45 E |
| 4. | 51 39 01 N | 018 19 10 E |
| 5. | 51 37 31 N | 018 28 27 E |
| 1. | 51 56 42 N | 018 29 42 E |

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 3500 ft AMSL

FLIGHTS ORGANISER

Commander of 9th Territorial Defence Brigade

ADDITIONAL INFORMATION

The EPTR310 and EPTR311 areas are segregated within the area of responsibility of POZNAŃ FIS and WARSZAWA FIS.

The areas EPTR310 and EPTR311 are to be requested and activated/deactivated, in accordance with AMC Poland by the UAV flights organiser.

- 5.3 Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
- bufor poziomy: 500 m w przypadku stałopłatów oraz 150 m w przypadku wiroplątów,
 - bufor pionowy: 500 ft.
- 5.4 Bezzałogowe statki powietrzne wykonujące loty w strefach EPTR310 i EPTR311, będą wyposażone w funkcję Fail-Safe/RTH, która uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączona w każdej fazie lotu przez operatora. System Fail-Safe – funkcja systemu sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, reagując automatycznie w przypadku utraty sygnału radiowego z nadajnika zdalnego sterowania, umożliwiającą wykonanie automatycznego lądowania awaryjnego lub innych zaprogramowanych czynności mających na celu bezpieczne zakończenie lotu lub zminimalizowanie negatywnych skutków zaistniałej awarii.
- 5.5 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nie uruchomieniu się funkcji Fail-Safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując:
- numer strefy lub jej część, w której nastąpiła utrata kontaktu,
 - czas, w którym utracono kontakt z UAV,
 - czas pozostały do wyczerpania baterii/paliwa,
 - ostatnio zarejestrowaną prędkość UAV,
 - ostatnio obrany kurs/kierunek lotu i to na ile prawdopodobne jest, że UAV będzie leciał z tym kursem,
 - ostatnią znaną wysokość na jakiej znajdował się UAV lub na jakiej utracono kontakt,
 - inne istotne informacje wynikające ze specyfiki zdarzenia.
- 5.6 W przypadku nawiązania ponownego kontaktu z UAV, operator informuje właściwy dla danej strefy organ ATS.
- 5.7 Użytkownik strefy zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS, a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywane lotów w strefie (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy - tel. kom.: +48-792-190-776, +48-516-756-066, +48-726-122-694.
- 5.8 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.
- 5.9 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapa.

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

- lateral buffer: 500 m for fixed-wing and 150 m for rotor-wing UAVs,
- vertical buffer: 500 ft.

Unmanned aerial vehicles conducting flights within EPTR310 and EPTR311 will be equipped with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during the flight and able to be switched on in each phase of flight by the UAV operator. The Fail-Safe system is a function of the UAV control system triggered automatically on loss of signal, allowing for an automatic emergency landing or other programmed actions carried out in order to ensure a safe termination of flight or minimise the negative impact of a failure.

In the event of loss of radio communication with the UAV and failure of the Fail-Safe/RTH system to activate, the UAV operator shall immediately notify by phone the ATS unit (relevant for the area or zone of UAV departure) providing:

- number of EPTR area or part thereof in which loss of contact occurred,
- time when the contact with UAV was lost,
- battery/fuel depletion time,
- last recorded UAV speed,
- last taken heading/direction of flight and how likely it is that the UAV will fly this heading,
- last known height at which the UAV was flying or at which loss of contact occurred,
- other relevant information resulting from the specificity of the occurrence.

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

The area user shall provide telephone communication for effective and immediate contact between AMC/ATS and the person responsible for flights carried out within the area (UAV operators) who will be available during the period of the area activity - mobile: +48-792-190-776, +48-516-756-066, +48-726-122-694.

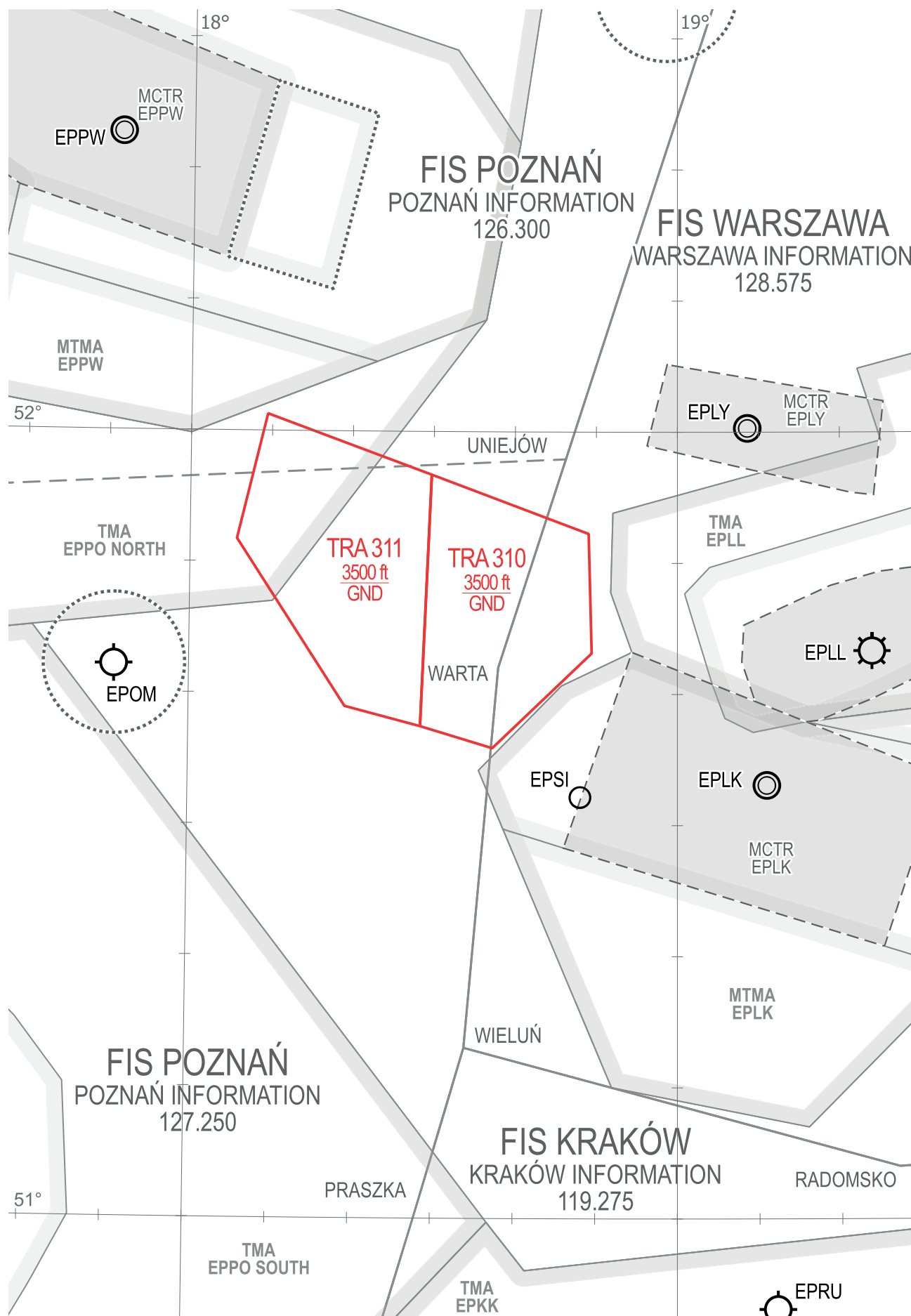
At the request of AMC/ATS the operator is obliged to terminate the UAV flight within the area as quickly as possible.

Detailed information on the real activity times of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-33 – 35.

See: chart.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

Data publikacji / Publication date 25 JAN 2024

AIRAC SUP 14/24

Obowiązuje od / Effective from 22 FEB 2024

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 15/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date
25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from
22 FEB 2024

Obowiązuje do / Effective to
08 MAR 2024

SKOKI SPADOCHRONOWE JW. 8083

- TERMINY**
26 FEB – 01 MAR 2024
04 – 08 MAR 2024
- CZAS (UTC)**
Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
Codziennie w godzinach: 0700 – 1600.
- STREFY CZASOWO REZERWOWANE**
Strefy czasowo rezerwowane na potrzeby zabezpieczenia skoków spadochronowych. Przestrzeń niesklasyfikowana. Wlot do stref możliwy tylko po uzgodnieniu z organizatorem skoków.

EPTR634

Granice poziome:

Koło o promieniu 5 km i środku w punkcie o współrzędnych:
49 33 01 N 019 00 19 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 165

EPTR635

Granice poziome:

Koło o promieniu 5 km i środku w punkcie o współrzędnych:
49 28 49 N 019 03 02 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 165

EPTR636

Granice poziome:

1. 49 18 43 N 020 08 37 E
dalej łuk o promieniu 5 km i środku w punkcie o współrzędnych:
49 20 48 N 020 11 14 E
do punktu:
2. 49 20 56 N 020 15 21 E
następnie wzdłuż granicy państwa do punktu o współrzędnych:
1. 49 18 43 N 020 08 37 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 165

PARACHUTE JUMPING OF MILITARY UNIT 8083

DATES

26 FEB – 01 MAR 2024
04 – 08 MAR 2024

TIMES (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).
Daily between: 0700 – 1600.

TEMPORARY RESERVED AREAS

Temporary reserved areas designated for safeguarding parachute jumping. Airspace is unclassified. Entry into areas is possible only upon the acceptance by the organiser.

EPTR634

Lateral limits:

Circle of 5 km radius centred at point with coordinates:
49 33 01 N 019 00 19 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 165

EPTR635

Lateral limits:

Circle of 5 km radius centred at point with coordinates:
49 28 49 N 019 03 02 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 165

EPTR636

Lateral limits:

1. 49 18 43 N 020 08 37 E
then circle of 5 km radius centred at point with coordinates:
49 20 48 N 020 11 14 E
to the point:
2. 49 20 56 N 020 15 21 E
then along the state border to the point with coordinates:
1. 49 18 43 N 020 08 37 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 165

4. STREFA FBZ (FLIGHT PLAN BUFFER ZONE)

EPTR634Z

Granice poziome:

- 1. 49 31 02 N 018 52 22 E
- 2. 49 35 02 N 018 51 56 E
- 3. 49 38 18 N 018 56 52 E
- 4. 49 38 20 N 019 03 38 E
- 5. 49 35 20 N 019 08 20 E
- 6. 49 31 32 N 019 08 36 E
- 7. 49 28 03 N 019 05 03 E
- 8. 49 27 27 N 018 57 47 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

- 1. 49 31 02 N 018 52 22 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 95
- Górna granica: FL 165

EPTR635Z

Granice poziome:

- 1. 49 34 06 N 018 59 15 E
- 2. 49 34 08 N 019 06 15 E
- 3. 49 31 20 N 019 10 47 E
- 4. 49 27 32 N 019 11 28 E
- 5. 49 24 33 N 019 08 29 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

- 6. 49 31 06 N 018 55 20 E
- 1. 49 34 06 N 018 59 15 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 95
- Górna granica: FL 165

EPTR636Z

Granice poziome:

- 1. 49 26 08 N 020 07 02 E
- 2. 49 26 06 N 020 15 04 E
- 3. 49 22 45 N 020 19 20 E
- 4. 49 21 01 N 020 19 20 E

dalej wzdłuż granicy państwa do punktu:

- 5. 49 16 09 N 020 07 22 E
- 6. 49 17 15 N 020 04 07 E
- 7. 49 21 58 N 020 02 31 E
- 1. 49 26 08 N 020 07 02 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 95
- Górna granica: FL 165

5. RESTRYKCJE FUA

EPTR643

Not available for traffic.

EPTR634Z

Not available for traffic.

EPTR635

Not available for traffic.

EPTR635Z

Not available for traffic.

EPTR636

Not available for traffic.

EPTR636Z

Not available for traffic.

6. ORGANIZATOR SKOKÓW

Komendant Ośrodka Szkolenia Spadochronowego JW. 8083

7. INFORMACJE DODATKOWE

- 7.1 Strefy EPTR634 - 636 są wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności APP KRAKÓW i FIS KRAKÓW.

FLIGHT PLAN BUFFER ZONE

EPTR634Z

Lateral limits:

- 1. 49 31 02 N 018 52 22 E
- 2. 49 35 02 N 018 51 56 E
- 3. 49 38 18 N 018 56 52 E
- 4. 49 38 20 N 019 03 38 E
- 5. 49 35 20 N 019 08 20 E
- 6. 49 31 32 N 019 08 36 E
- 7. 49 28 03 N 019 05 03 E
- 8. 49 27 27 N 018 57 47 E

then along the state border to the point:

- 1. 49 31 02 N 018 52 22 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 95
- Upper limit: FL 165

EPTR635Z

Lateral limits:

- 1. 49 34 06 N 018 59 15 E
- 2. 49 34 08 N 019 06 15 E
- 3. 49 31 20 N 019 10 47 E
- 4. 49 27 32 N 019 11 28 E
- 5. 49 24 33 N 019 08 29 E

then along the state border to the point:

- 6. 49 31 06 N 018 55 20 E
- 1. 49 34 06 N 018 59 15 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 95
- Upper limit: FL 165

EPTR636Z

Lateral limits:

- 1. 49 26 08 N 020 07 02 E
- 2. 49 26 06 N 020 15 04 E
- 3. 49 22 45 N 020 19 20 E
- 4. 49 21 01 N 020 19 20 E

then along the state border to the point:

- 5. 49 16 09 N 020 07 22 E
- 6. 49 17 15 N 020 04 07 E
- 7. 49 21 58 N 020 02 31 E
- 1. 49 26 08 N 020 07 02 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 95
- Upper limit: FL 165

FUA RESTRICTIONS

EPTR634

Not available for traffic.

EPTR634Z

Not available for traffic.

EPTR635

Not available for traffic.

EPTR635Z

Not available for traffic.

EPTR636

Not available for traffic.

EPTR636Z

Not available for traffic.

ORGANISER OF PARACHUTE JUMPING

Commander of the Parachute Training Center of Military Unit 8083

ADDITIONAL INFORMATION

Areas EPTR634 - 636 are segregated within the area of responsibility of KRAKÓW APP and KRAKÓW FIS.

- 7.2 Strefy EPTR634 - 636 podlegają procedurze zamawiania zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8.8 oraz pkt 9.2 oraz aktywacji i dezaktywacji w AMC Polska przez koordynatora skoków.
- 7.3 Liczba statków powietrznych – 1 x C-295 lub 2 x M-28.
- 7.4 Miejsce startu i lądowania: EPKK.
- 7.5 Uzgodniono wykorzystanie stref z dyrekcją Aeroklubu Bielsko-Biała oraz Górską Szkołą Szybowcową Żar.
- 7.6 Działalność w strefie EPTR634 z ominięciem aktywnej strefy EPTR3A.
- 7.7 Działalność w strefie EPTR635 z ominięciem aktywnej strefy EPTR3A i EPTR3B.
- 7.8 Działalność w strefie EPTR636 z ominięciem aktywnej strefy EPTR1A.
- 7.9 Każdy z rejonów będzie wykorzystywany w okresie maksymalnie 2 dni, nie dłużej niż 2 godziny dziennie.
8. Dolot do/ze strefy zgodnie z przepisami obowiązującymi w danej klasie przestrzeni.
- 8.1 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.
- 8.2 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref będą dostępne w AMC Polska tel.: +48-22-574-57-33 – 35.

Patrz: mapa.

- KONIEC -

Areas EPTR634 - 636 are to be requested in accordance with procedures published in AIP Poland ENR 5.2.1 point 8.8 and 9.2 and activated/deactivated through AMC Poland by the coordinator of jumps.

Number of aircraft – 1 x C-295 or 2 x M-28.

Take off and landing site: EPKK.

Use of the areas has been agreed with the director of Bielsko-Biała Aero Club and management of the Mountain Gliding School "Żar".

Aerial activity in EPTR634 area bypassing active EPTR3A area.

Aerial activity in EPTR635 area bypassing active EPTR3A and EPTR3B areas.

Aerial activity in EPTR636 area bypassing active EPTR1A area.

Each region will be used for a maximum of 2 days no longer than 2 hours per day.

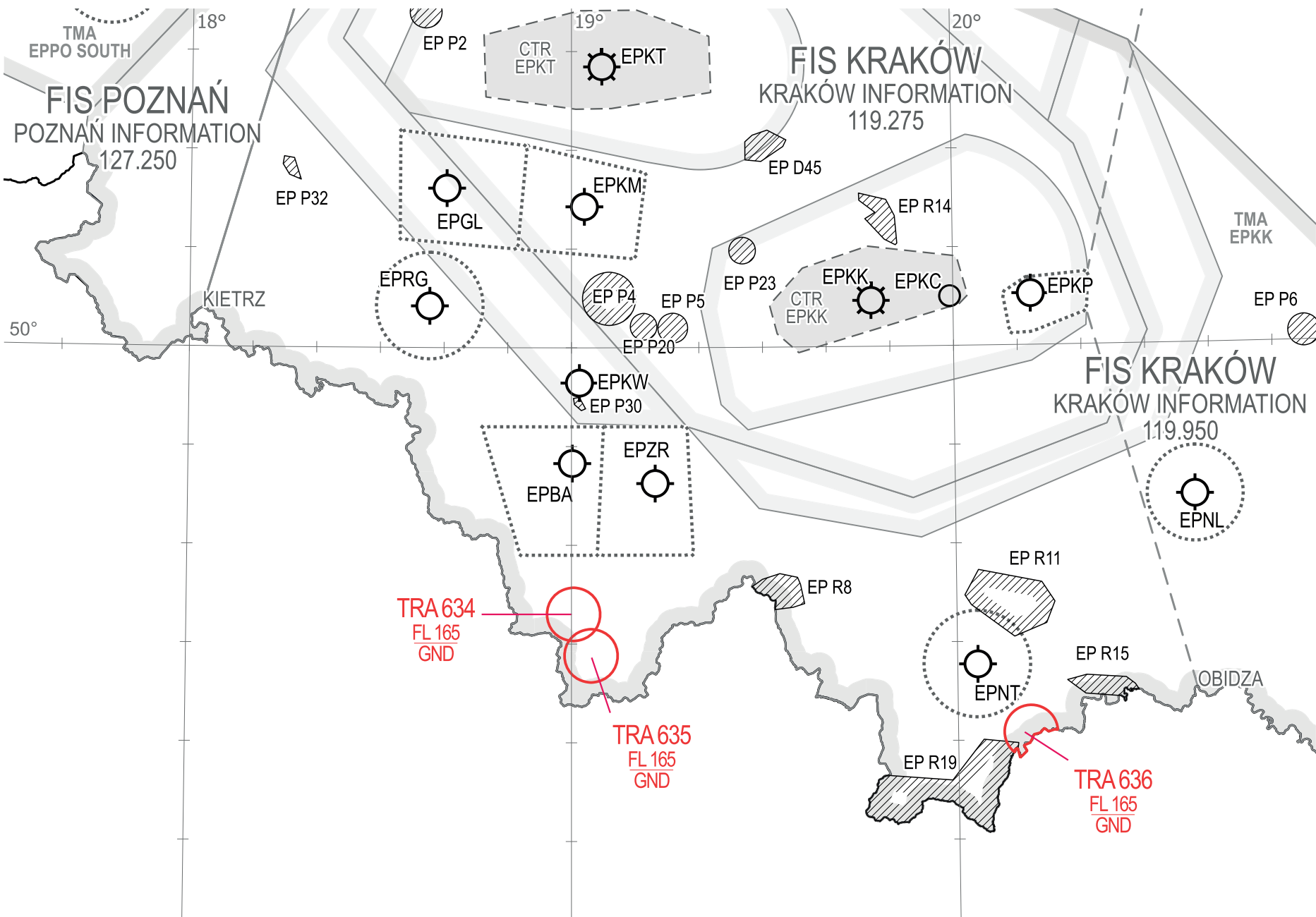
Arrival and departure to/from the area shall be carried out in accordance with the rules applicable for a given class of airspace.

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

Detailed information on the actual activity times of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-57-33 – 35.

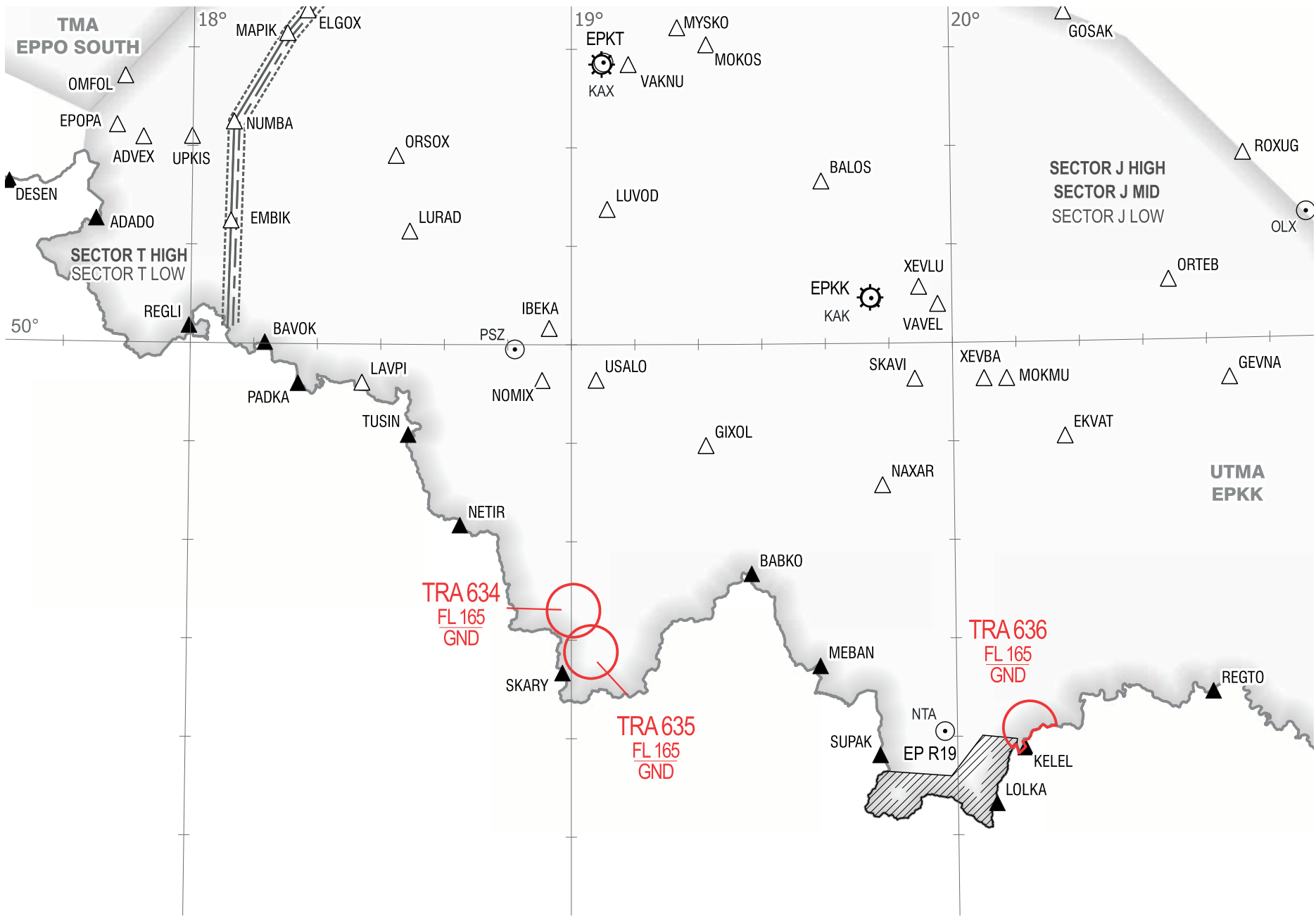
See: chart.

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 16/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from

25 FEB 2024

Obowiązuje do / Effective to

14 MAR 2024

SKOKI SPADOCHRONOWE JW. 4101

1. TERMINY

25 FEB – 14 MAR 2024

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
 Planowany czas aktywności: H24 (max. 6 godzin dziennie).

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy wyznaczone na potrzeby skoków spadochronowych. W czasie aktywności stref przestrzeń niesklasyfikowana. Wlot do stref możliwy tylko po uzyskaniu zgody od organizatora.

EPTR677 (Bielsk Podlaski)

Granice poziome:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 52 37 48 N | 022 55 44 E |
| 2. | 52 57 41 N | 022 52 46 E |
| 3. | 52 58 04 N | 023 43 27 E |
| 4. | 52 45 16 N | 023 36 10 E |
| 1. | 52 37 48 N | 022 55 44 E |

Uwaga: z wyłączeniem EPR28

Granice pionowe:

Dolna granica: 3500 ft AMSL
 Górna granica: FL 95

EPTR678 (Narew)

Granice poziome:

Koło o promieniu 5 km ze środkiem w punkcie o współrzędnych:
 52 54 13 N 023 32 38 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
 Górna granica: 3500 ft AMSL

EPTR679 (Czyże)

Granice poziome:

Koło o promieniu 5 km ze środkiem w punkcie o współrzędnych:
 52 47 01 N 023 25 33 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
 Górna granica: 3500 ft AMSL

PARACHUTE JUMPING OF MILITARY UNIT 4101

DATES

25 FEB – 14 MAR 2024

TIMES (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).
 Planned time of activity: H24 (max. 6 hours per day).

TEMPORARY RESERVED AREAS

The areas have been designated for the purposes of parachute jumping. During the activity of the areas the airspace is unclassified. Entry into the areas is possible only after obtaining permission from the organiser.

EPTR677 (Bielsk Podlaski)

Lateral limits:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 52 37 48 N | 022 55 44 E |
| 2. | 52 57 41 N | 022 52 46 E |
| 3. | 52 58 04 N | 023 43 27 E |
| 4. | 52 45 16 N | 023 36 10 E |
| 1. | 52 37 48 N | 022 55 44 E |

Remark: excluding EPR28

Vertical limits:

Lower limit: 3500 ft AMSL
 Upper limit: FL 95

EPTR678 (Narew)

Lateral limits:

Circle of 5 km radius at point with coordinates:
 52 54 13 N 023 32 38 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
 Upper limit: 3500 ft AMSL

EPTR679 (Czyże)

Lateral limits:

Circle of 5 km radius at point with coordinates:
 52 47 01 N 023 25 33 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
 Upper limit: 3500 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

Dowódca JW 4101

Tel.: +48-261-101-280,

Tel. kom.: +48-665-251-602, +48-727-014-854.

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefy EPTR677 - 679 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności FIS WARSZAWA.
- 5.2 Strefy EPTR677 - 679 podlegają procedurze zamawiania zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz pkt 9 oraz aktywacji i dezaktywacji w AMC Polska przez przez przedstawiciela JW 4101 (tel. kom.: +48-665-251-602, + 48-727-014-854)
- 5.3 Liczba statków powietrznych: 1 x A-400 German Air Force.
- 5.4 Miejsce startu i lądowania: EPKK/EPWR.
- 5.5 Loty będą wykonywane na podstawie planów lotów (FPL).
- 5.6 Loty w strefach EPTR677 - 679 powinny być wykonywane 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.
- 5.7 Skoki spadochronowe w strefach EPTR677 - 679 będą realizowane w ramach ćwiczeń COBRA-24.
- 5.8 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref EPTR677 - 679 będą dostępne w AMC Polska tel.: +48-22-574-5711 lub +48-261-828-131/132.

Patrz: mapa.

- KONIEC -

ORGANISER

Commander of Military Unit 4101

Phone: +48-261-101-280,

Mobile: +48-665-251-602, +48-727-014-854.

ADDITIONAL INFORMATION

The areas EPTR677 - 679 are segregated within the area of responsibility of WARSZAWA FIS.

Areas EPTR677 - 679 are to be requested by the representative of Military Unit 4101(mobile: +48-665-251-602, + 48-727-014-854) of jumps as detailed in AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9, and activated/deactivated through AMC Poland.

Number of aircraft: 1 x A-400 German Air Force.

Take off and landing site: EPKK/EPWR.

Flights will be conducted according to the flight plans (FPL).

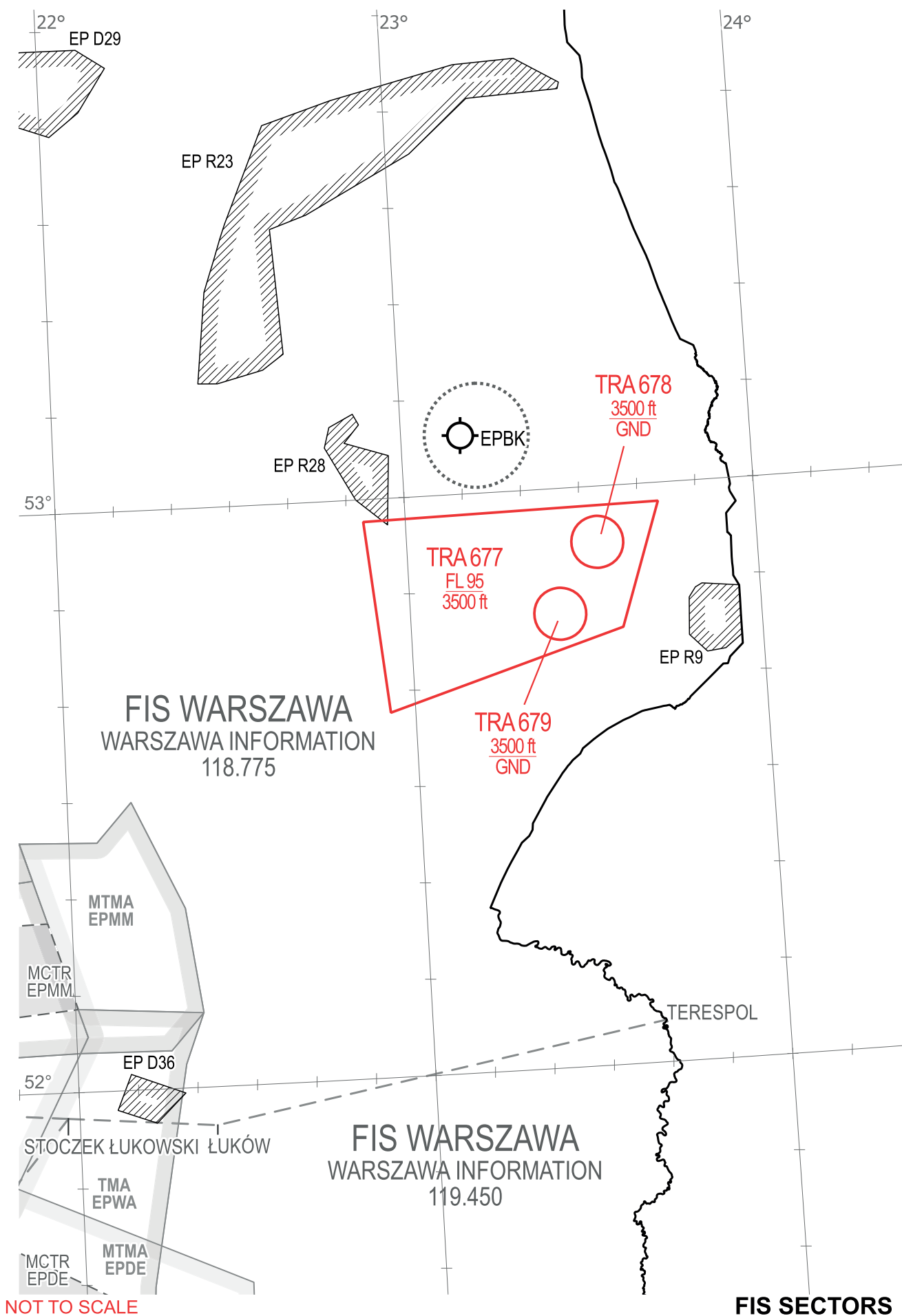
Flights within the EPTR677 - 679 shall be conducted under VFR at speeds giving adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles (not more than 250 kt IAS) in time to avoid conflict with traffic outside the area. Operations are to be carried out clear of the allocated area boundaries without infringing them.

The parachute jumps will be carried out in the areas EPTR677 - 679 within the scope of the COBRA-24 exercise.

Detailed information on the real activity times of the areas EPTR677 - 679 will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5711 or +48-261-828-131/132.

See: chart.

- END -

**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 17/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date
25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from
22 FEB 2024

Obowiązuje do / Effective to
31 DEC 2024

SZKOLENIE LOTNICZE JW. 4101 – SKOKI SPADOCHRONOWE ORAZ LOTY UAV

1. TERMINY

22 FEB – 31 DEC 2024 (z wyłączeniem SUN i HOL)
Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni.

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa wyznaczona dla zabezpieczenia szkolenia lotniczego na potrzeby skoków spadochronowych oraz lotów UAV. W czasie aktywności strefy przestrzeń niesklasyfikowana. Wlot do strefy możliwy tylko po uzyskaniu zgody od organizatora.

EPTR372

Granice poziome:

- 50 48 39,1 N 019 31 38,3 E
- 50 38 23,1 N 019 31 38,3 E
- 50 40 38,6 N 019 14 41,1 E
- 50 47 10,0 N 019 13 43,0 E
- 50 48 39,1 N 019 31 38,3 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 5500 ft AMSL

Uwaga: z wyłączeniem LTMA Kraków.

4. ORGANIZATOR SZKOLENIA

Wydział Szkolenia Powietrznego JW. 4101 Lubliniec
Planowanie: tel.: +48-261-101-280, +48-661-654-303, +48-665-251-602,
+48-727-014-854.

5. ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO

- Strefa EPTR372 została wydzielona z przestrzeni odpowiedzialności FIS KRAKÓW.
- Strefa EPTR372 podlega procedurze zamawiania, aktywacji i dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1, pkt. 8 oraz pkt. 9.1 przez przedstawiciela JW.4101.
Tel.: +48-261-101-280
Tel. kom.: +48-661-654-303, +48-665-251-602, +48-727-014-854,
+48-504-010-967, +48-533-353-646, +48-785-949-608,
+48-600-382-269, +48-607-362-212.
- Realizacja skoków spadochronowych (1 lub 2 wyloty dziennie) przy użyciu statków powietrznych: 1 x C-130 (EPPW), 1 x C-295 lub 1 x M-28 (EPKK), 1 x S.C 7 lub An-2 (EPRU lub EPPT).
- Na potrzeby zabezpieczenia realizacji skoków spadochronowych zaplanowano również wykorzystanie strefy EPTS6C.

AERIAL TRAINING OF MILITARY UNIT 4101 – PARACHUTE JUMPS AND UAV FLIGHTS

DATES

22 FEB – 31 DEC 2024 (excluding SUN and HOL)
Total activity time of the area will not exceed 90 days.

TIMES (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREA

The area has been designated to safeguard aerial training, parachute jumping and UAV flights. During the activity of the area the airspace is unclassified. Entry into the area is possible only upon permission from the organiser.

EPTR372

Lateral limits:

- 50 48 39.1 N 019 31 38.3 E
- 50 38 23.1 N 019 31 38.3 E
- 50 40 38.6 N 019 14 41.1 E
- 50 47 10.0 N 019 13 43.0 E
- 50 48 39.1 N 019 31 38.3 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 5500 ft AMSL

Note: excluding Kraków LTMA.

TRAINING ORGANISER

Aerial Training Department of 4101 Military Unit Lubliniec
Planning: phone: +48-261-101-280, +48-661-654-303, +48-665-251-602,
+48-727-014-854.

AIR TRAFFIC ORGANISATION

The area EPTR372 is segregated within the area of responsibility of KRAKÓW FIS.

EPTR372 area is to be requested, activated and deactivated by the 4101 Military Unit representative, according to AIP Poland ENR 5.2.1, points 8 and 9.1.

Phone: +48-261-101-280
Mobile: +48-661-654-303, +48-665-251-602, +48-727-014-854,
+48-504-010-967, +48-533-353-646, +48-785-949-608,
+48-600-382-269, +48-607-362-212.

Parachute jumps will be carried out (1 or 2 sortie per day) from an aircraft: 1 x C-130 (EPPW), 1 x C-295 or 1 x M-28 (EPKK), 1 x S.C 7 or An-2 (EPRU or EPPT).

The area EPTS6C is designated for the purposes of parachute jumping.

- 5.5 Bezzałogowe statki powietrzne wykorzystywane do lotów: 3 x Fly Eye 3.0. (miejsce startu i lądowania: w granicach wyznaczonej strefy EPTR372).
- 5.6 Loty szkoleniowe VLOS i BVLOS - prędkość poniżej 250kt, minimalna wysokość lotu nie niżej niż 328 ft AGL.
- 5.7 Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
- bufor poziomy: 500 m w przypadku stałopłatów oraz 150 m w przypadku wiroplatów;
 - bufor pionowy: 500 ft.
- 5.8 Użytkownik strefy zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefie (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.
- 5.9 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.
- 5.10 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy EPTR372 będą dostępne w AMC Polska tel.: +48-22-574-57-33 – 35.

Patrz: mapa.

- KONIEC -

UAVs are to be used for flight purposes: 3 x Fly Eye 3.0. (take off and landing site: in boundaries of designated EPTR372 area).

VLOS and BVLOS training flights - speed below 250 kt, minimal height not less than 328 ft AGL.

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

- lateral buffer: 500 m for fixed-wing and 150 m for rotor-wing UAVs;

- vertical buffer: 500 ft.

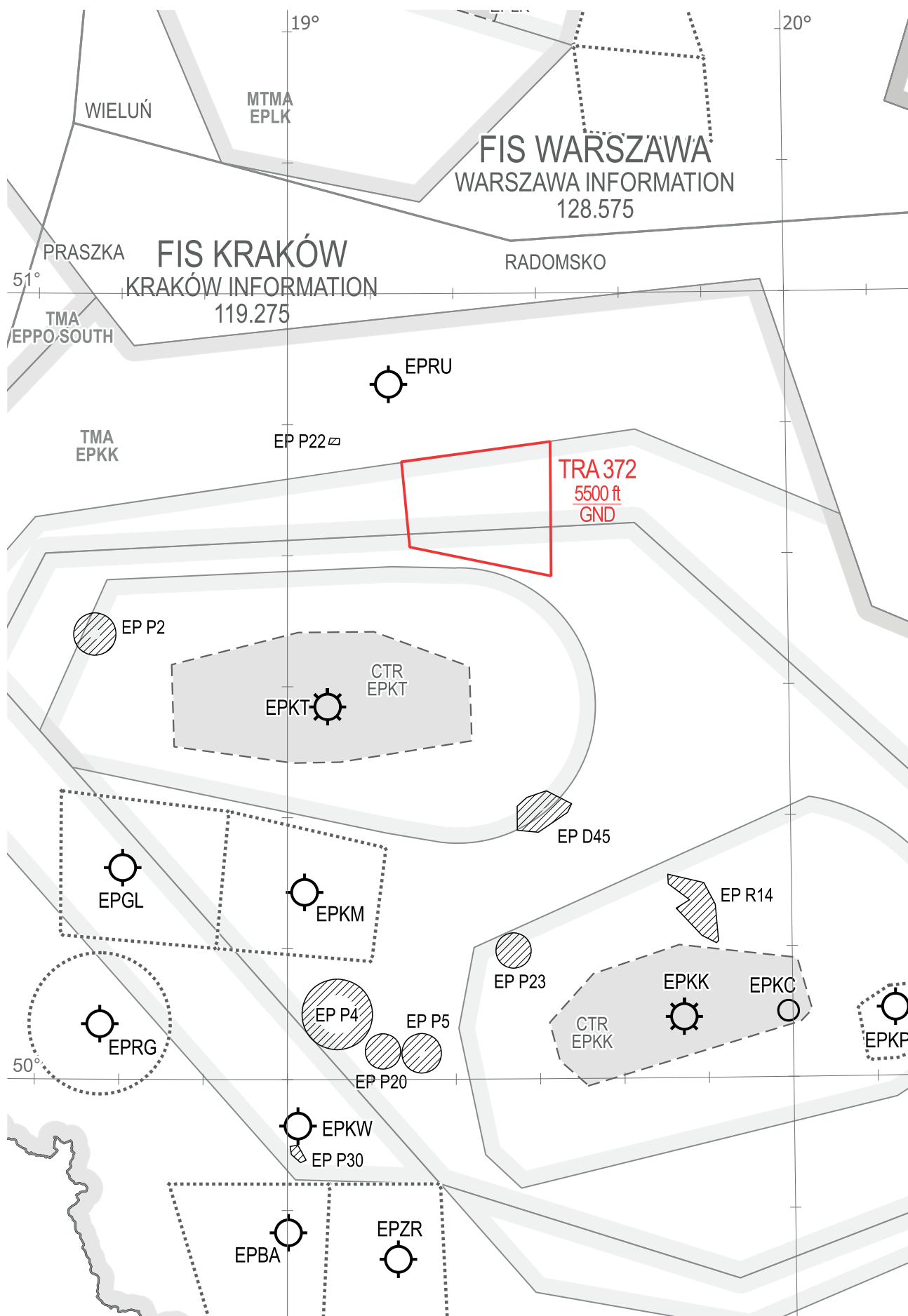
The area user will provide telephone communication for effective and immediate contact between AMC/ATS and the person responsible for flights carried out within the area (UAV operators) who will be available during the period of the area activity.

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

Detailed information on the real activity times of the area EPTR372 will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-57-33 – 35.

See: chart.

- 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 18/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date
15 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from
03 MAR 2024

Obowiązuje do / Effective to
13 MAR 2024

ĆWICZENIE WOJSKOWE DRAGON – 24

- TERMIN**
03 - 13 MAR 2024
- CZAS (UTC)**
Zgodnie z planem użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).
- STREFY CZASOWO WYDZIELONE**
Strefy wyznaczone dla zabezpieczenia lotów wojskowych statków powietrznych. W trakcie aktywności stref przestrzeń powietrzna niesklasyfikowana. Strefy niedostępne dla cywilnych użytkowników przestrzeni powietrznej.

EPTS515

Granice poziome:

- 53 33 43 N 018 08 51 E
- 53 29 28 N 017 48 30 E
- 53 22 04 N 018 17 02 E
- 53 22 17 N 018 29 29 E
- 53 34 17 N 018 27 44 E
- 53 33 43 N 018 08 51 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 115

Górna granica: FL 155

Planowany czas aktywności:

03 - 08 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

EPTS516

Granice poziome:

- 53 34 17 N 018 27 44 E
- 53 22 17 N 018 29 29 E
- 53 26 37 N 019 26 11 E
- 53 34 12 N 019 34 28 E
- 53 36 52 N 019 08 28 E
- 53 34 17 N 018 27 44 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 115

Górna granica: FL 155

Planowany czas aktywności:

03 - 08 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

MILITARY EXERCISE DRAGON – 24

- DATE**
03 - 13 MAR 2024
- TIMES (UTC)**
As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).
- TEMPORARY SEGREGATED AREAS**
Areas designated to safeguard military aircraft flights. During the activity of the areas the airspace is unclassified. The areas are unavailable to civil airspace users.

EPTS515

Lateral limits:

- 53 33 43 N 018 08 51 E
- 53 29 28 N 017 48 30 E
- 53 22 04 N 018 17 02 E
- 53 22 17 N 018 29 29 E
- 53 34 17 N 018 27 44 E
- 53 33 43 N 018 08 51 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 115

Upper limit: FL 155

Planned activity time:

03 - 08 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTS516

Lateral limits:

- 53 34 17 N 018 27 44 E
- 53 22 17 N 018 29 29 E
- 53 26 37 N 019 26 11 E
- 53 34 12 N 019 34 28 E
- 53 36 52 N 019 08 28 E
- 53 34 17 N 018 27 44 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 115

Upper limit: FL 155

Planned activity time:

03 - 08 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTS517

Granice poziome:

- 1. 53 36 52 N 019 08 28 E
- 2. 53 34 58 N 019 27 03 E
- 3. 53 29 18 N 020 19 55 E
- 4. 53 39 26 N 020 19 05 E
- 5. 53 45 25 N 019 29 35 E
- 1. 53 36 52 N 019 08 28 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 145
- Górna granica: FL 185

Planowany czas aktywności:

03 - 08 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

EPTS518

Granice poziome:

- 1. 53 39 26 N 020 19 05 E
- 2. 53 29 18 N 020 19 55 E
- 3. 53 30 10 N 021 02 57 E
- 4. 53 39 16 N 020 59 22 E
- 1. 53 39 26 N 020 19 05 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 165
- Górna granica: FL 185

Planowany czas aktywności:

03 - 08 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

EPTS519

Granice poziome:

- 1. 53 39 16 N 020 59 22 E
- 2. 53 30 10 N 021 02 57 E
- 3. 53 39 04 N 022 01 39 E
- 4. 53 40 35 N 021 54 36 E
- 5. 53 45 46 N 021 51 03 E
- 1. 53 39 16 N 020 59 22 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 165
- Górna granica: FL 185

Planowany czas aktywności:

03 - 08 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

EPTS520

Granice poziome:

- 1. 53 39 49 N 018 26 34 E
- 2. 53 34 17 N 018 27 44 E
- 3. 53 22 17 N 018 29 29 E
- 4. 53 15 31 N 019 17 33 E
- 5. 53 14 53 N 019 25 13 E
- 6. 53 39 26 N 019 27 28 E
- 1. 53 39 49 N 018 26 34 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: GND
- Górna granica: FL 115

Planowany czas aktywności:

04 - 05 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

EPTS521

Granice poziome:

- 1. 53 39 26 N 019 27 28 E
- 2. 53 48 49 N 019 28 06 E
- 3. 53 54 16 N 019 30 34 E
- 4. 53 52 38 N 019 07 04 E
- 5. 53 52 13 N 019 01 50 E
- 6. 53 51 21 N 018 51 25 E
- 7. 53 49 20 N 018 31 32 E

EPTS517

Lateral limits:

- 1. 53 36 52 N 019 08 28 E
- 2. 53 34 58 N 019 27 03 E
- 3. 53 29 18 N 020 19 55 E
- 4. 53 39 26 N 020 19 05 E
- 5. 53 45 25 N 019 29 35 E
- 1. 53 36 52 N 019 08 28 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 145
- Upper limit: FL 185

Planned activity time:

03 - 08 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTS518

Lateral limits:

- 1. 53 39 26 N 020 19 05 E
- 2. 53 29 18 N 020 19 55 E
- 3. 53 30 10 N 021 02 57 E
- 4. 53 39 16 N 020 59 22 E
- 1. 53 39 26 N 020 19 05 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 165
- Upper limit: FL 185

Planned activity time:

03 - 08 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTS519

Lateral limits:

- 1. 53 39 16 N 020 59 22 E
- 2. 53 30 10 N 021 02 57 E
- 3. 53 39 04 N 022 01 39 E
- 4. 53 40 35 N 021 54 36 E
- 5. 53 45 46 N 021 51 03 E
- 1. 53 39 16 N 020 59 22 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 165
- Upper limit: FL 185

Planned activity time:

03 - 08 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTS520

Lateral limits:

- 1. 53 39 49 N 018 26 34 E
- 2. 53 34 17 N 018 27 44 E
- 3. 53 22 17 N 018 29 29 E
- 4. 53 15 31 N 019 17 33 E
- 5. 53 14 53 N 019 25 13 E
- 6. 53 39 26 N 019 27 28 E
- 1. 53 39 49 N 018 26 34 E

Vertical limits:

- Lower limit: GND
- Upper limit: FL 115

Planned activity time:

04 - 05 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTS521

Lateral limits:

- 1. 53 39 26 N 019 27 28 E
- 2. 53 48 49 N 019 28 06 E
- 3. 53 54 16 N 019 30 34 E
- 4. 53 52 38 N 019 07 04 E
- 5. 53 52 13 N 019 01 50 E
- 6. 53 51 21 N 018 51 25 E
- 7. 53 49 20 N 018 31 32 E

8. 53 48 46 N 018 25 07 E
9. 53 39 49 N 018 26 34 E
1. 53 39 26 N 019 27 28 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 6500 ft AMSL

Planowany czas aktywności:

04 - 05 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

EPTS522

Granice poziome:

1. 53 52 13 N 019 01 50 E
2. 53 30 07 N 019 11 21 E
3. 53 15 19 N 019 29 03 E
4. 53 16 37 N 019 42 04 E
5. 53 29 36 N 020 37 55 E
6. 53 59 25 N 020 35 24 E
7. 53 50 19 N 019 44 32 E
8. 53 48 49 N 019 28 06 E
9. 53 54 16 N 019 30 30 E
1. 53 52 13 N 019 01 50 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 1000 ft AMSL
Górna granica: FL 285

Planowany czas aktywności:

06 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

EPTS523

Granice poziome:

1. 53 48 49 N 019 28 06 E
2. 53 28 08 N 019 37 06 E
3. 53 36 24 N 020 37 21 E
4. 53 43 45 N 021 34 55 E
5. 53 56 49 N 021 35 12 E
6. 54 06 49 N 021 35 26 E
7. 54 03 49 N 021 11 40 E
8. 53 59 25 N 020 35 24 E
9. 53 50 19 N 019 44 34 E
1. 53 48 49 N 019 28 06 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 115
Górna granica: FL 245

Planowany czas aktywności:

07 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

EPTS524

Granice poziome:

1. 54 06 47 N 021 35 20 E
2. 54 03 49 N 021 11 40 E
3. 53 42 08 N 021 21 42 E
4. 53 43 47 N 021 34 53 E
1. 54 06 47 N 021 35 20 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 1000 ft AMSL
Górna granica: FL 145

Planowany czas aktywności:

08 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

EPTS1A, B, C (granice poziome i pionowe zgodnie z AIP Polska)

Planowany czas aktywności:

06 - 07 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

EPTS2A, B, C, D, E, F (granice poziome i pionowe zgodnie z AIP Polska)

Planowany czas aktywności:

08 - 13 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

8. 53 48 46 N 018 25 07 E
9. 53 39 49 N 018 26 34 E
1. 53 39 26 N 019 27 28 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 6500 ft AMSL

Planned activity time:

04 - 05 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTS522

Lateral limits:

1. 53 52 13 N 019 01 50 E
2. 53 30 07 N 019 11 21 E
3. 53 15 19 N 019 29 03 E
4. 53 16 37 N 019 42 04 E
5. 53 29 36 N 020 37 55 E
6. 53 59 25 N 020 35 24 E
7. 53 50 19 N 019 44 32 E
8. 53 48 49 N 019 28 06 E
9. 53 54 16 N 019 30 30 E
1. 53 52 13 N 019 01 50 E

Vertical limits:

Lower limit: 1000 ft AMSL
Upper limit: FL 285

Planned activity time:

06 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTS523

Lateral limits:

1. 53 48 49 N 019 28 06 E
2. 53 28 08 N 019 37 06 E
3. 53 36 24 N 020 37 21 E
4. 53 43 45 N 021 34 55 E
5. 53 56 49 N 021 35 12 E
6. 54 06 49 N 021 35 26 E
7. 54 03 49 N 021 11 40 E
8. 53 59 25 N 020 35 24 E
9. 53 50 19 N 019 44 34 E
1. 53 48 49 N 019 28 06 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 115
Upper limit: FL 245

Planned activity time:

07 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTS524

Lateral limits:

1. 54 06 47 N 021 35 20 E
2. 54 03 49 N 021 11 40 E
3. 53 42 08 N 021 21 42 E
4. 53 43 47 N 021 34 53 E
1. 54 06 47 N 021 35 20 E

Vertical limits:

Lower limit: 1000 ft AMSL
Upper limit: FL 145

Planned activity time:

08 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTS1A, B, C (lateral and vertical limits in accordance with AIP Poland)

Planned activity time:

06 - 07 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTS2A, B, C, D, E, F (lateral and vertical limits in accordance with AIP Poland)

Planned activity time:

08 - 13 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTS476 (granice poziome i pionowe zgodnie z AIP Polska SUP 03/24)
Planowany czas aktywności:
03 - 05 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

EPTS474A, B (granice poziome i pionowe zgodnie z AIP Polska SUP 05/24)
Planowany czas aktywności:
08 - 13 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

EPTR475 (granice poziome i pionowe zgodnie z AIP Polska SUP 05/24)
Planowany czas aktywności:
08 - 13 MAR 2024 zgodnie z NOTAM.

4. **STREFY CZASOWO REZERWOWANE**
Strefy wyznaczone na potrzeby zabezpieczenia lotów wojskowych bezzałogowych statków powietrznych. W czasie aktywności stref - przestrzeń klasy C.
- EPTR670** (granice poziome i pionowe zgodnie z NOTAM)
Planowany czas aktywności:
03 - 13 MAR 2024
- EPTR84** (granice poziome i pionowe zgodnie z AIP Polska)
Planowany czas aktywności:
09 - 13 MAR 2024
- EPTR85** (granice poziome i pionowe zgodnie z AIP Polska)
Planowany czas aktywności:
09 - 13 MAR 2024
- EPTR86** (granice poziome i pionowe zgodnie z AIP Polska)
Planowany czas aktywności:
09 - 13 MAR 2024

5. **FLIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ)**

EPTS515Z
Granice poziome:
1. 53 31 44 N 017 46 21 E
2. 53 30 46 N 017 44 44 E
3. 53 29 13 N 017 44 11 E
4. 53 27 26 N 017 45 48 E
5. 53 19 33 N 018 16 01 E
6. 53 19 42 N 018 29 58 E
7. 53 20 49 N 018 33 04 E
8. 53 22 38 N 018 33 47 E
9. 53 34 44 N 018 32 02 E
10. 53 36 14 N 018 30 37 E
11. 53 36 53 N 018 27 32 E
12. 53 36 16 N 018 08 01 E
13. 53 31 55 N 017 47 03 E
14. 53 31 50 N 017 46 42 E
1. 53 31 44 N 017 46 21 E

Granice pionowe:
Dolna granica: FL 115
Górna granica: FL 155

EPTS516Z
Granice poziome:
1. 53 34 03 N 018 23 24 E
2. 53 21 37 N 018 25 17 E
3. 53 20 04 N 018 27 14 E
4. 53 19 41 N 018 29 36 E
5. 53 24 08 N 019 27 26 E
6. 53 24 41 N 019 29 05 E
7. 53 33 36 N 019 38 43 E

EPTS476 (lateral and vertical limits in accordance with AIP Poland SUP 03/24)
Planned activity time:
03 - 05 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTS474A, B (lateral and vertical limits in accordance with AIP Poland SUP 05/24)
Planned activity time:
08 - 13 MAR 2024 according to NOTAM.

EPTR475 (lateral and vertical limits in accordance with AIP Poland SUP 05/24)
Planned activity time:
08 - 13 MAR 2024 according to NOTAM.

- TEMPORARY RESERVED AREAS**
The areas are designated for the purposes of securing military unmanned aircraft flights. During the activity of the areas - class C airspace.
- EPTR670** (lateral and vertical limits in accordance with NOTAM)
Planned activity time:
03 - 13 MAR 2024
- EPTR84** (lateral and vertical limits in accordance with AIP Poland)
Planned activity time:
09 - 13 MAR 2024
- EPTR85** (lateral and vertical limits in accordance with AIP Poland)
Planned activity time:
09 - 13 MAR 2024
- EPTR86** (lateral and vertical limits in accordance with AIP Poland)
Planned activity time:
09 - 13 MAR 2024

FLIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ)

EPTS515Z
Lateral limits:
1. 53 31 44 N 017 46 21 E
2. 53 30 46 N 017 44 44 E
3. 53 29 13 N 017 44 11 E
4. 53 27 26 N 017 45 48 E
5. 53 19 33 N 018 16 01 E
6. 53 19 42 N 018 29 58 E
7. 53 20 49 N 018 33 04 E
8. 53 22 38 N 018 33 47 E
9. 53 34 44 N 018 32 02 E
10. 53 36 14 N 018 30 37 E
11. 53 36 53 N 018 27 32 E
12. 53 36 16 N 018 08 01 E
13. 53 31 55 N 017 47 03 E
14. 53 31 50 N 017 46 42 E
1. 53 31 44 N 017 46 21 E

Vertical limits:
Lower limit: FL 115
Upper limit: FL 155

EPTS516Z
Lateral limits:
1. 53 34 03 N 018 23 24 E
2. 53 21 37 N 018 25 17 E
3. 53 20 04 N 018 27 14 E
4. 53 19 41 N 018 29 36 E
5. 53 24 08 N 019 27 26 E
6. 53 24 41 N 019 29 05 E
7. 53 33 36 N 019 38 43 E

8. 53 35 32 N 019 38 13 E
9. 53 36 39 N 019 35 57 E
10. 53 39 28 N 019 08 19 E
11. 53 36 52 N 018 27 15 E
12. 53 35 56 N 018 24 22 E
1. 53 34 03 N 018 23 24 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 115
- Górna granica: FL 155

EPTS517Z

Granice poziome:

1. 53 39 23 N 019 06 54 E
2. 53 38 23 N 019 04 54 E
3. 53 36 12 N 019 04 15 E
4. 53 34 26 N 019 06 59 E
5. 53 31 21 N 019 36 33 E
6. 53 26 43 N 020 20 14 E
7. 53 27 25 N 020 22 55 E
8. 53 29 24 N 020 24 16 E
9. 53 39 26 N 020 23 28 E
10. 53 41 02 N 020 22 32 E
11. 53 42 02 N 020 19 33 E
12. 53 47 58 N 019 30 26 E
13. 53 47 53 N 019 28 09 E
1. 53 39 23 N 019 06 54 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 145
- Górna granica: FL 185

EPTS518Z

1. 53 40 05 N 020 14 40 E
2. 53 28 44 N 020 15 40 E
3. 53 27 43 N 020 16 28 E
4. 53 26 42 N 020 19 52 E
5. 53 27 37 N 021 03 51 E
6. 53 28 58 N 021 06 49 E
7. 53 30 49 N 021 07 10 E
8. 53 39 50 N 021 03 38 E
9. 53 41 04 N 021 02 31 E
10. 53 41 52 N 020 59 25 E
11. 53 42 02 N 020 19 06 E
12. 53 41 08 N 020 15 47 E
1. 53 40 05 N 020 14 40 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 165
- Górna granica: FL 185

EPTS519Z

Granice poziome:

1. 53 39 18 N 020 54 53 E
2. 53 29 07 N 020 58 58 E
3. 53 27 56 N 021 00 43 E
4. 53 27 37 N 021 03 51 E
5. 53 36 37 N 022 03 04 E
6. 53 37 12 N 022 04 41 E
7. 53 39 56 N 022 05 46 E
8. 53 41 11 N 022 04 10 E
9. 53 42 38 N 021 57 55 E
10. 53 47 09 N 021 54 46 E
11. 53 47 56 N 021 53 27 E
12. 53 48 22 N 021 50 55 E
13. 53 41 49 N 020 58 19 E
14. 53 40 39 N 020 55 33 E
1. 53 39 18 N 020 54 53 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 165
- Górna granica: FL 185

8. 53 35 32 N 019 38 13 E
9. 53 36 39 N 019 35 57 E
10. 53 39 28 N 019 08 19 E
11. 53 36 52 N 018 27 15 E
12. 53 35 56 N 018 24 22 E
1. 53 34 03 N 018 23 24 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 115
- Upper limit: FL 155

EPTS517Z

Lateral limits:

1. 53 39 23 N 019 06 54 E
2. 53 38 23 N 019 04 54 E
3. 53 36 12 N 019 04 15 E
4. 53 34 26 N 019 06 59 E
5. 53 31 21 N 019 36 33 E
6. 53 26 43 N 020 20 14 E
7. 53 27 25 N 020 22 55 E
8. 53 29 24 N 020 24 16 E
9. 53 39 26 N 020 23 28 E
10. 53 41 02 N 020 22 32 E
11. 53 42 02 N 020 19 33 E
12. 53 47 58 N 019 30 26 E
13. 53 47 53 N 019 28 09 E
1. 53 39 23 N 019 06 54 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 145
- Upper limit: FL 185

EPTS518Z

1. 53 40 05 N 020 14 40 E
2. 53 28 44 N 020 15 40 E
3. 53 27 43 N 020 16 28 E
4. 53 26 42 N 020 19 52 E
5. 53 27 37 N 021 03 51 E
6. 53 28 58 N 021 06 49 E
7. 53 30 49 N 021 07 10 E
8. 53 39 50 N 021 03 38 E
9. 53 41 04 N 021 02 31 E
10. 53 41 52 N 020 59 25 E
11. 53 42 02 N 020 19 06 E
12. 53 41 08 N 020 15 47 E
1. 53 40 05 N 020 14 40 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 165
- Upper limit: FL 185

EPTS519Z

Lateral limits:

1. 53 39 18 N 020 54 53 E
2. 53 29 07 N 020 58 58 E
3. 53 27 56 N 021 00 43 E
4. 53 27 37 N 021 03 51 E
5. 53 36 37 N 022 03 04 E
6. 53 37 12 N 022 04 41 E
7. 53 39 56 N 022 05 46 E
8. 53 41 11 N 022 04 10 E
9. 53 42 38 N 021 57 55 E
10. 53 47 09 N 021 54 46 E
11. 53 47 56 N 021 53 27 E
12. 53 48 22 N 021 50 55 E
13. 53 41 49 N 020 58 19 E
14. 53 40 39 N 020 55 33 E
1. 53 39 18 N 020 54 53 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 165
- Upper limit: FL 185

EPTS520Z

Granice poziome:

- 1. 53 39 57 N 018 22 12 E
- 2. 53 21 38 N 018 25 17 E
- 3. 53 20 40 N 018 26 06 E
- 4. 53 19 45 N 018 28 31 E
- 5. 53 12 57 N 019 16 57 E
- 6. 53 12 17 N 019 25 22 E
- 7. 53 13 17 N 019 28 37 E
- 8. 53 14 44 N 019 29 32 E
- 9. 53 39 18 N 019 31 50 E
- 10. 53 41 02 N 019 30 55 E
- 11. 53 41 59 N 019 28 19 E
- 12. 53 42 24 N 018 26 11 E
- 13. 53 41 37 N 018 23 25 E
- 1. 53 39 57 N 018 22 12 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 95
- Górna granica: FL 115

EPTS522Z

Granice poziome:

- 1. 53 51 47 N 018 57 30 E
- 2. 53 29 07 N 019 07 20 E
- 3. 53 14 00 N 019 25 10 E
- 4. 53 12 55 N 019 27 25 E
- 5. 53 12 45 N 019 29 46 E
- 6. 53 14 08 N 019 43 22 E
- 7. 53 27 10 N 020 39 28 E
- 8. 53 28 16 N 020 41 40 E
- 9. 53 29 18 N 020 42 15 E
- 10. 53 59 59 N 020 39 42 E
- 11. 54 01 28 N 020 38 06 E
- 12. 54 02 00 N 020 35 39 E
- 13. 53 52 52 N 019 43 35 E
- 14. 53 52 00 N 019 34 05 E
- 15. 53 54 17 N 019 34 58 E
- 16. 53 56 08 N 019 33 38 E
- 17. 53 56 51 N 019 30 23 E
- 18. 53 54 41 N 019 00 32 E
- 19. 53 53 34 N 018 58 06 E
- 1. 53 51 47 N 018 57 30 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 95
- Górna granica: FL 285

EPTS523Z

Granice poziome:

- 1. 53 51 20 N 019 27 03 E
- 2. 53 50 58 N 019 25 38 E
- 3. 53 50 09 N 019 24 20 E
- 4. 53 48 23 N 019 23 46 E
- 5. 53 26 52 N 019 33 18 E
- 6. 53 25 48 N 019 35 11 E
- 7. 53 25 34 N 019 37 44 E
- 8. 53 41 14 N 021 35 46 E
- 9. 53 42 08 N 021 38 15 E
- 10. 53 43 17 N 021 39 13 E
- 11. 54 06 45 N 021 39 51 E
- 12. 54 08 35 N 021 38 39 E
- 13. 54 09 24 N 021 35 38 E
- 14. 54 02 00 N 020 35 39 E
- 15. 53 52 52 N 019 43 35 E
- 1. 53 51 20 N 019 27 03 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 115
- Górna granica: FL 245

EPTS520Z

Lateral limits:

- 1. 53 39 57 N 018 22 12 E
- 2. 53 21 38 N 018 25 17 E
- 3. 53 20 40 N 018 26 06 E
- 4. 53 19 45 N 018 28 31 E
- 5. 53 12 57 N 019 16 57 E
- 6. 53 12 17 N 019 25 22 E
- 7. 53 13 17 N 019 28 37 E
- 8. 53 14 44 N 019 29 32 E
- 9. 53 39 18 N 019 31 50 E
- 10. 53 41 02 N 019 30 55 E
- 11. 53 41 59 N 019 28 19 E
- 12. 53 42 24 N 018 26 11 E
- 13. 53 41 37 N 018 23 25 E
- 1. 53 39 57 N 018 22 12 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 95
- Upper limit: FL 115

EPTS522Z

Lateral limits:

- 1. 53 51 47 N 018 57 30 E
- 2. 53 29 07 N 019 07 20 E
- 3. 53 14 00 N 019 25 10 E
- 4. 53 12 55 N 019 27 25 E
- 5. 53 12 45 N 019 29 46 E
- 6. 53 14 08 N 019 43 22 E
- 7. 53 27 10 N 020 39 28 E
- 8. 53 28 16 N 020 41 40 E
- 9. 53 29 18 N 020 42 15 E
- 10. 53 59 59 N 020 39 42 E
- 11. 54 01 28 N 020 38 06 E
- 12. 54 02 00 N 020 35 39 E
- 13. 53 52 52 N 019 43 35 E
- 14. 53 52 00 N 019 34 05 E
- 15. 53 54 17 N 019 34 58 E
- 16. 53 56 08 N 019 33 38 E
- 17. 53 56 51 N 019 30 23 E
- 18. 53 54 41 N 019 00 32 E
- 19. 53 53 34 N 018 58 06 E
- 1. 53 51 47 N 018 57 30 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 95
- Upper limit: FL 285

EPTS523Z

Lateral limits:

- 1. 53 51 20 N 019 27 03 E
- 2. 53 50 58 N 019 25 38 E
- 3. 53 50 09 N 019 24 20 E
- 4. 53 48 23 N 019 23 46 E
- 5. 53 26 52 N 019 33 18 E
- 6. 53 25 48 N 019 35 11 E
- 7. 53 25 34 N 019 37 44 E
- 8. 53 41 14 N 021 35 46 E
- 9. 53 42 08 N 021 38 15 E
- 10. 53 43 17 N 021 39 13 E
- 11. 54 06 45 N 021 39 51 E
- 12. 54 08 35 N 021 38 39 E
- 13. 54 09 24 N 021 35 38 E
- 14. 54 02 00 N 020 35 39 E
- 15. 53 52 52 N 019 43 35 E
- 1. 53 51 20 N 019 27 03 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 115
- Upper limit: FL 245

EPTS524Z**Granice poziome:**

1. 54 03 34 N 021 07 16 E
2. 53 41 14 N 021 17 36 E
3. 53 39 52 N 021 19 36 E
4. 53 39 32 N 021 21 50 E
5. 53 41 13 N 021 35 48 E
6. 53 41 58 N 021 38 01 E
7. 53 42 51 N 021 39 02 E
8. 54 06 45 N 021 39 51 E
9. 54 08 35 N 021 38 39 E
10. 54 09 24 N 021 35 38 E
11. 54 06 13 N 021 10 01 E
12. 54 05 04 N 021 07 48 E
1. 54 03 34 N 021 07 16 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 145

6. RESTRYKCJE FUA

EPTS515ZR
Not available for traffic.
EPTS516ZR
Not available for traffic.
EPTS517ZR
Not available for traffic.
EPTS518ZR
Not available for traffic.
EPTS519ZR
Not available for traffic.
EPTS520R
Not available for traffic.
EPTS520ZR
Not available for traffic.
EPTS521R
Not available for traffic.
EPTS522R
Not available for traffic.
EPTS522ZR
Not available for traffic.
EPTS523ZR
Not available for traffic.
EPTS524R
Not available for traffic.
EPTS524ZR
Not available for traffic.

7. ORGANIZATOR

Dowództwo Generalne RSZ RP
Tel: +48-261-437-619

8. UTRZYMYWANIE ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ

Załogi statków powietrznych wykonujące loty powyżej FL 95 poza rejonami ćwiczenia będą utrzymywały łączność radiową z odpowiednimi sektorami kontroli obszaru (ACC/OAT) zgodnie z AIP Polska.

Załogi statków powietrznych wykonujące loty w strefach będą utrzymywać łączność radiową z odpowiednim terytorialnie organem dowodzenia Sił Zbrojnych RP/JTAC (Joint Terminal Attack Controller).

9. ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO

- 9.1 Strefy EPTS515 - 524 oraz EPTS1, EPTS2, EPTS474A, B, EPTS475, EPTS476 wydzielone na potrzeby ćwiczenia DRAGON-24 w terminach i granicach zgodnych z punktem 3 niniejszego suplementu posiadają priorytet nad innymi kolizyjnymi elastycznymi elementami przestrzeni powietrznej, za wyjątkiem:
- 9.2 Priorytet nad strefą EPTS522 posiadają loty rozkładowe do/z lotniska EPSY skoordynowane wcześniej z organizatorem ćwiczenia.
- 9.3 W przypadku aktywności strefy EPTS522 lub strefy EPTS523 strefy EPTS2, EPTS22, EPTR54A nie mogą być aktywne.

EPTS524Z**Lateral limits:**

1. 54 03 34 N 021 07 16 E
2. 53 41 14 N 021 17 36 E
3. 53 39 52 N 021 19 36 E
4. 53 39 32 N 021 21 50 E
5. 53 41 13 N 021 35 48 E
6. 53 41 58 N 021 38 01 E
7. 53 42 51 N 021 39 02 E
8. 54 06 45 N 021 39 51 E
9. 54 08 35 N 021 38 39 E
10. 54 09 24 N 021 35 38 E
11. 54 06 13 N 021 10 01 E
12. 54 05 04 N 021 07 48 E
1. 54 03 34 N 021 07 16 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 145

FUA RESTRICTIONS

EPTS515ZR
Not available for traffic.
EPTS516ZR
Not available for traffic.
EPTS517ZR
Not available for traffic.
EPTS518ZR
Not available for traffic.
EPTS519ZR
Not available for traffic.
EPTS520R
Not available for traffic.
EPTS520ZR
Not available for traffic.
EPTS521R
Not available for traffic.
EPTS522R
Not available for traffic.
EPTS522ZR
Not available for traffic.
EPTS523ZR
Not available for traffic.
EPTS524R
Not available for traffic.
EPTS524ZR
Not available for traffic.

ORGANISER

The Armed Forces General Command
Phone: +48-261-437-619

MAINTAINING RADIO COMMUNICATION

Crews conducting flights above FL 95 outside the training area will maintain radio communication with the territorially relevant command unit of OAT/ACC in accordance with AIP Poland.

Crews conducting flights within the areas will maintain radio communication with the territorially relevant command unit of the Polish Military Forces/JTAC (Joint Terminal Attack Controller).

AIR TRAFFIC ORGANIZATION

Areas EPTS515 - 524, EPTS1, EPTS2, EPTS474A, B, EPTS475, EPTS476 are segregated for the purposes of exercise DRAGON-24, in dates and borders in accordance with point 3 hereunder supplement, have priority over other conflict, flexible elements of airspace, exclusive of:

Scheduled flights to/from EPSY aerodrome have priority over EPTS522 area previously coordinated with the organiser of exercise.

In the event of EPTS522 or EPTS523 areas activity, EPTS2, EPTS22, EPTR54A cannot be active.

- 9.4 Strefa EPTS522 możliwa do aktywacji z wyłączeniem aktywnych stref EPTS516, EPTS517 i EPTS518.
- 9.5 Strefa EPTS522 może być aktywna jednocześnie ze strefą EPTS545. Loty w strefie EPTR545 z ominięciem aktywnej strefy EPTS522.
- 9.6 Strefa EPTS022 możliwa do aktywacji z wyłączeniem aktywnych stref EPTS517, EPTS518, EPTS519, EPTS475.
- 9.7 Strefa EPTS523 możliwa do aktywacji z wyłączeniem aktywnej strefy EPTS517 i EPTS518.
- 9.8 Strefa EPTS524 może być aktywna jednocześnie ze strefami EPTR53B, EPTR62, EPTR86. Loty w strefach EPTR53B, EPTR62, EPTR86 z ominięciem aktywnej strefy EPTS524.

10. INFORMACJE DODATKOWE

- 10.1 W trakcie ćwiczenia DRAGON-24 wykorzystywane będą strefy niebezpieczne EPD25, EPD26, EPD29.
- 10.2 Strefy EPTS515 i EPTS516 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności APP GDAŃSK. Strefa EPTS517 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności APP GDAŃSK i ACC WARSZAWA. Strefy EPTS518 i EPTS519 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności APP GDAŃSK i ACC WARSZAWA. Strefa EPTS520 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności FIS GDAŃSK, FIS WARSZAWA, APP GDAŃSK, ACC WARSZAWA. Strefa EPTS521 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności FIS GDAŃSK, FIS WARSZAWA i APP MALBORK. Strefa EPTS522 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności FIS GDAŃSK, FIS WARSZAWA, TWR SZYMANY, APP MALBORK i ACC WARSZAWA. Strefa EPTS523 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności APP GDAŃSK i ACC WARSZAWA. Strefa EPTS524 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności FIS WARSZAWA i ACC WARSZAWA.
- 10.3 Dokładne godziny rezerwacji stref wskazanych w punkcie 3 zostaną wydane w NOTAM po przekazaniu informacji przez organizatora.
- 10.4 Ograniczenia w ruchu lotniczym będą obowiązywać w godzinach i w przedziałach wysokości opublikowanych w Planie Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
- 10.5 Strefy podlegają procedurze zamawiania i aktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt. 8 oraz 9.
- 10.6 Załogi statków powietrznych uczestniczących w ćwiczeniu DRAGON-24 mają obowiązek omijania aktywnych stref niebezpiecznych (EPD) niewykorzystywanych podczas ćwiczenia oraz stref zakazanych (EPP) i ograniczonych (EPR).
- 10.7 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA” oraz o statusie HOSP, SAR, EMER w rejonu wydzielone dla ćwiczenia DRAGON-24 należy koordynować z zarządzającymi w strefach, operatorem UAV - nr kontaktowe dostępne w AMC Polska.
- 10.8 Organizator lotów 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.
- 10.9 Bezzałogowe statki powietrzne wykonujące loty w strefach będą wyposażone w funkcję Fail-Safe/RTH, która uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączona w każdej fazie lotu przez operatora. System Fail-Safe – funkcja systemu sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, reagująca automatycznie w przypadku utraty sygnału radiowego z nadajnika zdalnego sterowania, umożliwiającą wykonanie automatycznego lądowania awaryjnego lub innych zaprogramowanych czynności mających na celu bezpieczne zakończenie lotu lub zminimalizowanie negatywnych skutków zaistniałej awarii.
- 10.10 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nie uruchomieniu się funkcji Fail-Safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując: numer strefy EPTS lub jej część, w której nastąpiła utrata kontaktu,
- czas, w którym utracono kontakt z UAV,
- czas pozostały do wyczerpania baterii/paliwa,
- ostatnio zarejestrowaną prędkość UAV,
- ostatnioabrany kurs/kierunek lotu i to na ile prawdopodobne jest, że UAV będzie leciał z tym kursem,
- ostatnią znaną wysokość na jakiej znajdował się UAV lub na jakiej utracono kontakt,

EPTS522 is possible to be activated with exclusive of active EPTS516, EPTS517 and EPTS518 areas.

EPTS522 area may be active simultaneously with EPTS545 area. Flights within EPTR545 area bypassing active EPTS522 area.

EPTS022 is possible to be activated with exclusive of active EPTS517, EPTS518 EPTS519 and EPTS475 areas.

EPTS523 is possible to be activated with exclusive of active EPTS517 and EPTS518 areas.

EPTS524 area may be active simultaneously with EPTR53B, EPTR62, EPTR86 areas. Flights within EPTR53B, EPTR62, EPTR86 area bypassing active EPTS524 area.

ADDITIONAL INFORMATION

During the DRAGON-24 exercise EPD25, EPD26, EPD29 will be used.

Areas EPTS515 and EPTS516 are segregated within the area of responsibility of GDAŃSK APP. Area EPTS517 is segregated within the area of responsibility of GDAŃSK APP and WARSZAWA ACC. Areas EPTS518 and EPTS519 are segregated within the area of responsibility of GDAŃSK APP and WARSZAWA ACC. Area EPTS520 is segregated within the area of responsibility of GDAŃSK FIS, WARSZAWA FIS, GDAŃSK APP, WARSZAWA ACC. Area EPTS521 is segregated within the area of responsibility of GDAŃSK FIS, WARSZAWA FIS and MALBORK APP. Area EPTS522 is segregated within the area of responsibility of GDAŃSK FIS, WARSZAWA FIS, SZYMANY TWR, MALBORK APP and WARSZAWA ACC. Area EPTS523 is segregated within the area of responsibility of GDAŃSK APP and WARSZAWA ACC. Area EPTS524 is segregated within the area of responsibility of WARSZAWA FIS and WARSZAWA ACC.

Hours of areas reservation indicated in point 3 will be issued by NOTAM after information from the organiser.

Restrictions in air traffic will apply on times and within height bands published in the AUP (Airspace Use Plan).

Areas are to be requested and activated in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.

Crews of aircraft participating in the DRAGON-24 exercise are obliged to avoid active Dangerous areas (EPD) not used during the exercise as well as Prohibited areas (EPP) and Restricted areas (EPR).

Entry of “GARDA” flights conducted for public order enforcement as well as HOSP, SAR, EMER flights into the areas designated for DRAGON-24 exercise is to be coordinated with areas administrators and UAV operator - contact details available from AMC Poland.

Flights organiser 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.

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. 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.

In the event that radio contact with a UAV is lost and the Fail-Safe/RTH function is not started, the UAV operator immediately informs by phone an ATS unit relevant for a given area or an area of exit of an UAV: number of EPTS or its portion within which loss of contact occurred,
- time when contact with the UAV was lost,
- battery/fuel depletion,
- last recorded UAV speed,
- last heading/direction of flight and probability that the UAV is going to maintain it,
- last known height at which the UAV was flown or contact was lost,

- inne istotne informacje wynikające ze specyfiki zdarzenia.

- 10.11 W przypadku nawiązania ponownego kontaktu z UAV, operator informuje właściwy dla danej strefy organ ATS.
- 10.12 Użytkownik strefy zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS, a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefie (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.
- 10.13 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.
- 10.14 Wszystkie loty statków powietrznych uczestniczących w ćwiczeniu należy planować jako OAT z uwagą RMK „OAT OVER POLAND” i „DRAGON 24” w polu 18 FPL.
- 10.15 Loty z lotnisk bazowania do/z stref EPTS biorących udział w ćwiczeniu będą wykonywane na podstawie planów lotów (FPL) - OAT. W polu przepisy wykonywania lotu należy wpisać Y. W polu 15 planu lotu należy wpisać OAT po pomocy nawigacyjnej na lotnisku startu, a w dalszej trasie lotu uwzględnić punkt wlotu do strefy jako FIX lub koordynaty geograficzne, po czym podać zmianę zasad lotu na VFR a następnie podać punkt wylotu ze strefy jako FIX lub koordynaty geograficzne, po czym podać zmianę zasad lotu na IFR.
- 10.16 Prowadzący (leader) formację niestandardową podaje ATC odległość pomiędzy pierwszym a ostatnim statkiem powietrznym w formacji (distance from front to back) - „request non standard formation” podając wartość odległości w NM.
- 10.17 Plany lotów OAT w/do/z FIR EPWW należy dodatkowo przesyłać na adres AFTN: EPWWZEZX.
- 10.18 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności oraz telefon kontaktowy do użytkownika strefy będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapa.

- KONIEC -

- other significant information due to the characteristics of the occurrence.

In case of reestablishing radio contact with the UAV, the operator informs an ATS unit relevant for a given area.

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

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

All flights of aircraft participating in the exercise are to be planned as OAT with the remark “OAT OVER POLAND” and “DRAGON 24” in item 18 of the FPL.

Flights from base aerodromes to/from EPTS areas used in the exercise will be carried out on the basis of flight plans (FPLs) - OAT. Y shall be inserted in the flight rules Item. In Item 15 of the flight plan, OAT should be inserted after navigation aid at the departure aerodrome and in the further part of the route area entry point should be taken into account as FIX or geographical coordinates, then change of the flight rules into VFR should be given, area exit point should be given as FIX or geographical coordinates and then change of the flight rules into IFR should be given.

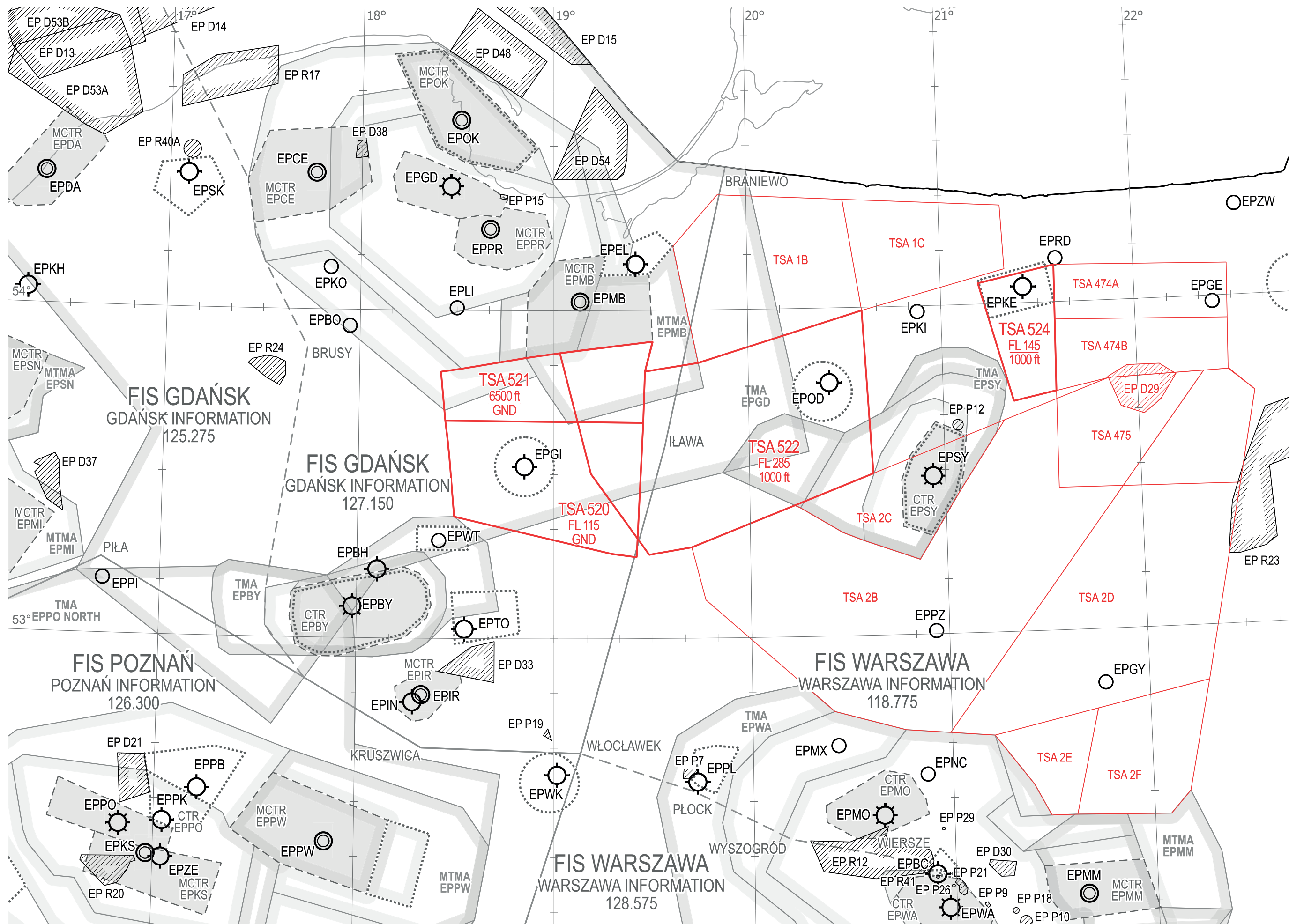
The leader of non-standard formation informs ATC on the distance between the first and the last aircraft in the formation (distance from front to back) – „request non standard formation” giving the value of distance in NM.

OAT flight plans within/to/from EPWW FIR shall be additionally sent to AFTN address: EPWWZEZX.

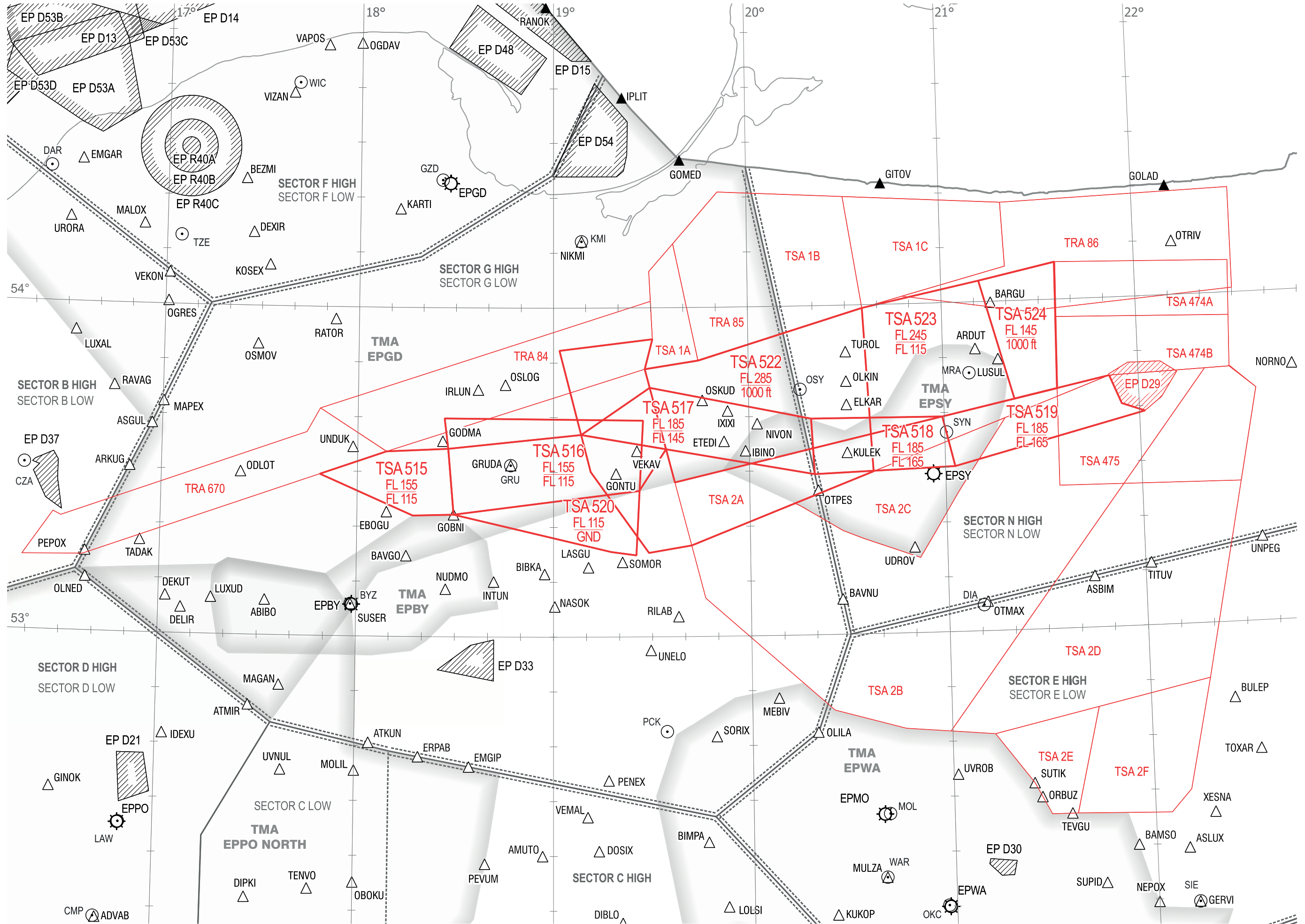
Detailed information on the actual activity times of the areas will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

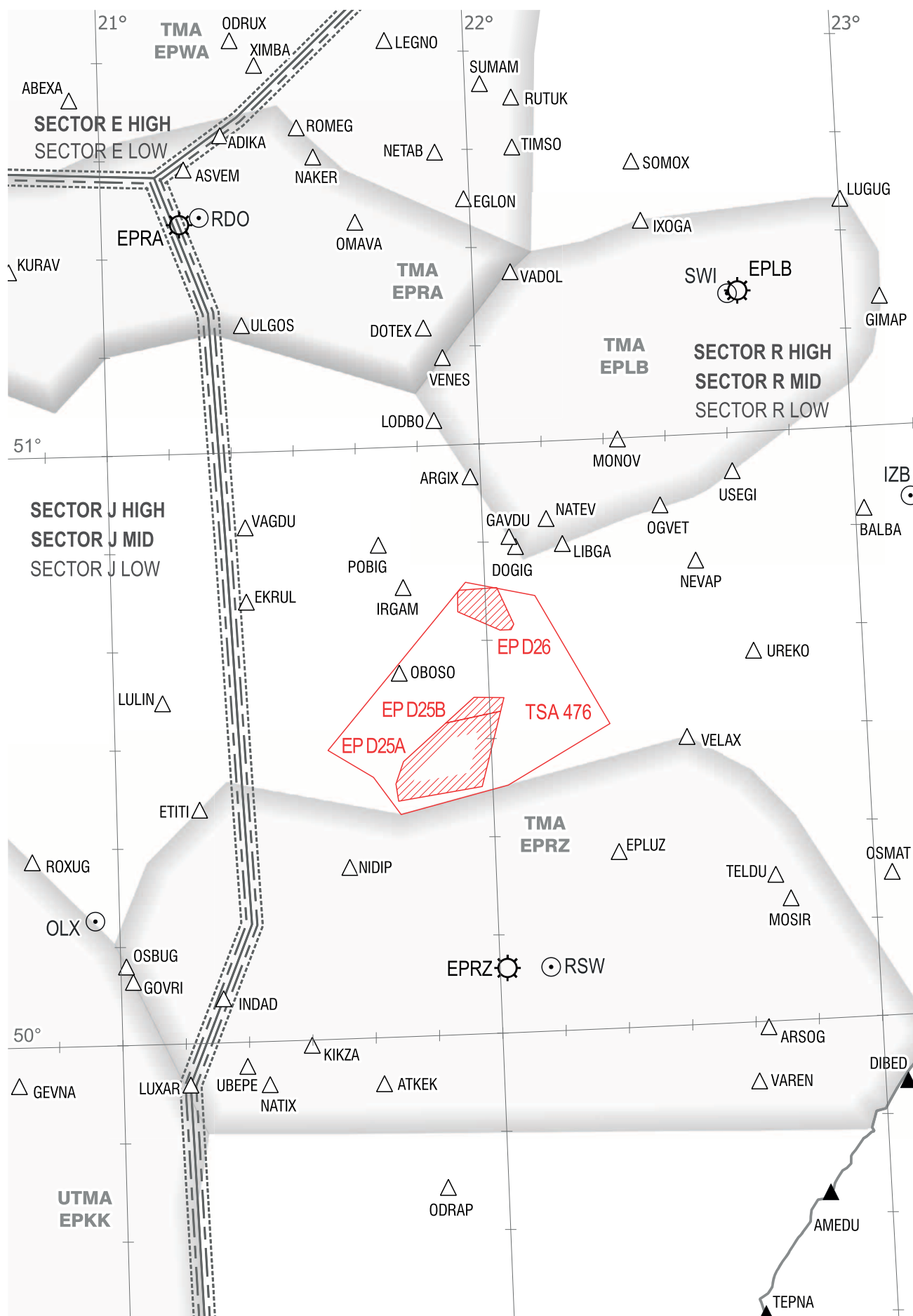
See: chart.

- END -



FIS SECTORS





NOT TO SCALE

ACC SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 19/24 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date
25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from
22 FEB 2024

Obowiązuje do / Effective to
21 MAR 2024

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

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

I.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.84.2023.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.53.2023.122

2. Opis:

Żuraw budowlany Ż1 i żuraw samochodowy S1 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Taśmowa 5
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowany 98 m za THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1986 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29.

Współrzędne:

Ż1/S1: 52 10 46,15 N 020 59 16,98 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 152,00 m/498,68 ft AMSL,
S1: 170,00 m/557,74 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

do 30 JUN 2024.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1, S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

II.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.141.2023.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.93.2023.209

2. Opis:

Koparki, ładowarki kołowe, samochody samowyładowcze stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

Teren za THR 15.
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF WARSAW CHOPIN AIRPORT (EPWA)

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

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.84.2023.JG
PANSNA arrangement: OSK.633.53.2023.122

Description:

Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Taśmowa 5
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 98 m behind THR 29 measuring along RCL and 1986 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 52 10 46.15 N 020 59 16.98 E

Elevations:

Maximum elevation:
Ż1: 152.00 m/498.68 ft AMSL,
S1: 170.00 m/557.74 ft AMSL.

Expected time of operation:

till 30 JUN 2024.

Obstacle marking/lighting:

Ż1, S1: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.141.2023.JG
PANSNA arrangement: OSK.633.93.2023.209

Description:

Excavators, wheeled loaders, dump trucks are aeronautical obstacles.

Location:

Area behind THR 15.
OLS location: RWY 15 approach surface.

Lokalizacja względem podejścia:
Pkt 8A zlokalizowany 497 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 120 m po prawej stronie podchodząc na RWY 15,
Pkt 9A zlokalizowany 477 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 40 m po lewej stronie podchodząc na RWY 15,
Pkt 10A zlokalizowany 271 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 149 m po prawej stronie podchodząc na RWY 15,
Pkt 11A zlokalizowany 586 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 25 m po lewej stronie podchodząc na RWY 15.

Współrzędne:
8A: 52 10 55,17 N 020 57 03,30 E
9A: 52 10 53,79 N 020 57 02,05 E
10A: 52 10 48,28 N 020 57 07,57 E
11A: 52 10 49,77 N 020 57 08,76 E

Location relative to approach path:
Point 8A located 497 m before THR 15 measuring along RCL and 120 m to the right of RWY 15 approach path,
Point 9A located 477 m before THR 15 measuring along RCL and 40 m to the left of RWY 15 approach path,
Point 10A located 271 m before THR 15 measuring along RCL and 149 m to the right of RWY 15 approach path,
Point 11A located 586 m before THR 15 measuring along RCL and 25 m to the left of RWY 15 approach path.

Coordinates:
8A: 52 10 55.17 N 020 57 03.30 E
9A: 52 10 53.79 N 020 57 02.05 E
10A: 52 10 48.28 N 020 57 07.57 E
11A: 52 10 49.77 N 020 57 08.76 E

Elevations:
Maximum elevation:
9A: 118.08 m/387.40 ft AMSL.
Expected time of operation:
till 11 JUN 2024.
Obstacle marking/lighting:
day – YES, night – YES.

Legal basis:
PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.165.2023.MK
PANSA arrangement: OSK.633.180.915.2021
Description:
Construction cranes Ż1 and Ż3 are aeronautical obstacles.

Location:
ul. Jutrzenki 108
OLS location: inner horizontal surface.
Location relative to approach path:
Ż1 located 2154 m before THR 15 measuring along RCL and 805 m to the right of RWY 15 approach path.
Ż3 located 2093 m before THR 15 measuring along RCL and 784 m to the right of RWY 15 approach path.

Coordinates:
Ż1: 52 11 31,90 N 020 55 50,20 E
Ż3: 52 11 30,50 N 020 55 52,70 E

Elevations:
Maximum elevation:
Ż1: 152.00 m/498.68 ft AMSL.
Expected time of operation:
Ż1: till 31 AUG 2024,
Ż3: till 28 FEB 2025.
Obstacle marking/lighting:
Ż1, Ż3: day – YES, night – YES.

Legal basis:
PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.188.2023.MK
PANSA arrangement: OSK.633.118.2023.275
Description:
Construction cranes S1 and S2 are aeronautical obstacles.

Location:
Al. Jerozolimskie 184
OLS location: inner horizontal surface.
Location relative to approach path:
S1 located 2815 m before THR 15 measuring along RCL and 320 m to the right of RWY 15 approach path,
S2 located 2797 m before THR 15 measuring along RCL and 377 m to the right of RWY 15 approach path.

Coordinates:
S1: 52 11 58,20 N 020 55 56,20 E
S2: 52 11 56,80 N 020 55 54,00 E

4. Wysokości: Maksymalna wysokość: S1: 155,40 m/509,84 ft AMSL 5. Przewidywany czas pracy: S1: do 31 MAY 2024, S2: do 30 JUN 2024. 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: S1, S2: dzienne – TAK, nocne – TAK. V. 1. Podstawa prawna: Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.191.2023.MK Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.129.2023.303 2. Opis: Żuraw samochodowe S1, S2 i S3 oraz żurawie stacyjne Ż2 i Ż3 stanowią przeszkody lotnicze. 3. Lokalizacja: ul. Postępu 5A Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna. Lokalizacja względem podejścia: S1 zlokalizowany 469 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1746 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29. Ż2/S2 zlokalizowany 422 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1742 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29. Ż3/S3 zlokalizowany 462 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1702 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29. Współrzędne: S1: 52 10 31,50 N 020 59 38,90 E Ż2/S2: 52 10 32,00 N 020 59 36,60 E Ż3/S3: 52 10 30,30 N 020 59 37,60 E 4. Wysokości: Maksymalna wysokość: Ż2: 160,54 m/526,70 ft AMSL, S2: 178,54 m/585,75 ft AMSL. 5. Przewidywany czas pracy: do 31 OCT 2024. 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: S1, Ż2, S2, Ż3, S3: dzienne – TAK, nocne – TAK. VI. 1. Podstawa prawna: Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.193.2023.MK Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.131.2023.307 2. Opis: Żuraw budowlany Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą. 3. Lokalizacja: ul. Instalatorów Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna. Lokalizacja względem podejścia: Ż1 zlokalizowany 1826 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1056 m po lewej stronie podchodząc na RWY 15. Współrzędne: Ż1: 52 11 51,10 N 020 57 24,70 E 4. Wysokości: Maksymalna wysokość: Ż1: 160,00 m/524,93 ft AMSL 5. Przewidywany czas pracy: do 31 JUL 2024. 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK. VII. 1. Podstawa prawna: Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.192.2023.MK Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.132.2023.309	Elevations: Maximum elevation: S1: 155.40 m/509.84 ft AMSL Expected time of operation: S1: till 31 MAY 2024, S2: till 30 JUN 2024. Obstacle marking/lighting: S1, S2: day – YES, night – YES. Legal basis: PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.191.2023.MK PANSAs arrangement: OSK.633.129.2023.303 Description: Mobile cranes S1, S2, S3 and construction cranes Ż2 and Ż3 are aeronautical obstacles. Location: ul. Postępu 5A OLS location: inner horizontal surface. Location relative to approach path: S1 located 469 m before THR 29 measuring along RCL and 1746 m to the right of RWY 29 approach path. Ż2/S2 located 422 m before THR 29 measuring along RCL and 1742 m to the right of RWY 29 approach path. Ż3/S3 located 462 m before THR 29 measuring along RCL and 1702 m to the right of RWY 29 approach path. Coordinates: S1: 52 10 31.50 N 020 59 38.90 E Ż2/S2: 52 10 32.00 N 020 59 36.60 E Ż3/S3: 52 10 30.30 N 020 59 37.60 E Elevations: Maximum elevation: Ż2: 160.54 m/526.70 ft AMSL, S2: 178.54 m/585.75 ft AMSL. Expected time of operation: till 31 OCT 2024. Obstacle marking/lighting: S1, Ż2, S2, Ż3, S3: day – YES, night – YES. Legal basis: PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.193.2023.MK PANSAs arrangement: OSK.633.131.2023.307 Description: Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle. Location: ul. Instalatorów OLS location: inner horizontal surface. Location relative to approach path: Ż1 located 1826 m before THR 15 measuring along RCL and 1056 m to the left of RWY 15 approach path. Coordinates: Ż1: 52 11 51.10 N 020 57 24.70 E Elevations: Maximum elevation: Ż1: 160.00 m/524.93 ft AMSL Expected time of operation: till 31 JUL 2024. Obstacle marking/lighting: Ż1: day – YES, night – YES. Legal basis: PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.192.2023.MK PANSAs arrangement: OSK.633.132.2023.309
--	---

2. **Opis:**
Żuraw stacyjny Ż1 oraz żurawie samochodowe S1 i S2 stanowią przeszkody lotnicze.
3. **Lokalizacja:**
ul. Póhosiiego
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.
Lokalizacja względem podejścia:
Ż1 zlokalizowany 2576 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 3083 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29,
S1 zlokalizowany 2520 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 3105 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29,
S2 zlokalizowany 2502 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 3090 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29.
Współrzędne:
Ż1: 52 10 42,70 N 021 01 48,10 E
S1: 52 10 43,90 N 021 01 46,90 E
S2: 52 10 43,70 N 021 01 45,70 E
4. **Wysokości:**
Maksymalna wysokość:
Ż1: 165,00 m/541,33 ft AMSL
S1: 177,00 m/580,70 ft AMSL
5. **Przewidywany czas pracy:**
do 15 JAN 2025.
6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
Ż1, S1, S2: dzienne – TAK, nocne – TAK

VIII.

1. **Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.228.2023.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.145.2023.352
2. **Opis:**
Żurawie budowlane Ż1 i Ż3 stanowią przeszkody lotnicze.
3. **Lokalizacja:**
al. Krakowska 279
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.
Lokalizacja względem podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1442 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1228 m po lewej stronie podchodząc na RWY 15.
Ż3 zlokalizowany 1492 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1226 m po lewej stronie podchodząc na RWY 15.
Współrzędne:
Ż1: 52 11 42,80 N 020 57 42,30 E
Ż3: 52 11 44,20 N 020 57 40,90 E
4. **Wysokości:**
maksymalne wysokości:
Ż1: 160,39 m/526,21 ft AMSL.
5. **Przewidywany czas pracy:**
Ż1, Ż3: do 31 DEC 2024.
6. **Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:**
Ż1, Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

IX.

1. **Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.256.2023.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.154.2023.374
2. **Opis:**
Żurawie budowlane Ż1, Ż2, Ż3, Ż4, Ż6 i Ż7 oraz żurawie samochodowe S1, S2, S3, S4, S5, S6 i S7 stanowią przeszkody lotnicze.
3. **Lokalizacja:**
ul. Wołoska/Marynarska
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

- Description:**
Construction crane Ż1 and mobile cranes S1 and S2 are aeronautical obstacles.
- Location:**
ul. Póhosiiego
OLS location: inner horizontal surface.
Location relative to approach path:
Ż1 located 2576 m before THR 29 measuring along RCL and 3083 m to the right of RWY 29 approach path,
S1 located 2520 m before THR 29 measuring along RCL and 3105 m to the right of RWY 29 approach path,
S2 located 2502 m before THR 29 measuring along RCL and 3090 m to the right of RWY 29 approach path.
Coordinates:
Ż1: 52 10 42.70 N 021 01 48.10 E
S1: 52 10 43.90 N 021 01 46.90 E
S2: 52 10 43.70 N 021 01 45.70 E
- Elevations:**
Maximum elevation:
Ż1: 165.00 m/541.33 ft AMSL
S1: 177.00 m/580.70 ft AMSL
- Expected time of operation:**
till 15 JAN 2025.
- Obstacle marking/lighting:**
Ż1, S1, S2: day – YES, night – YES

- Legal basis:**
PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.228.2023.JG
PANSA arrangement: OSK.633.145.2023.352

- Description:**
Construction cranes Ż1 and Ż3 are aeronautical obstacles.
- Location:**
al. Krakowska 279
OLS location: inner horizontal surface.
Location relative to approach path:
Ż1 located 1442 m before THR 15 measuring along RCL and 1228 m to the left of RWY 15 approach path.
Ż3 located 1492 m before THR 15 measuring along RCL and 1226 m to the left of RWY 15 approach path.
Coordinates:
Ż1: 52 11 42.80 N 020 57 42.30 E
Ż3: 52 11 44.20 N 020 57 40.90 E
- Elevations:**
maximum elevation:
Ż1: 160.39 m/526.21 ft AMSL.
- Expected time of operation:**
Ż1, Ż3: till 31 DEC 2024.
- Obstacle marking/lighting:**
Ż1, Ż3: day – YES, night – YES.

- Legal basis:**
PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.256.2023.JG
PANSA arrangement: OSK.633.154.2023.374
- Description:**
Construction cranes Ż1, Ż2, Ż3, Ż4, Ż6 and Ż7 and mobile cranes S1, S2, S3, S4, S5, S6 i S7 are aeronautical obstacles.
- Location:**
ul. Wołoska/Marynarska
OLS location: inner horizontal surface.

Lokalizacja względem podejścia:

Ż1/S1 zlokalizowany 630 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2496 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29,
Ż2/S2 zlokalizowany 659 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2458 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29,
Ż3/S3 zlokalizowany 667 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2418 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29,
Ż4/S4 zlokalizowany 684 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2381 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29,
S5 zlokalizowany 630 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2380 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29,
Ż6/S6 zlokalizowany 595 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2402 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29,
Ż7/S7 zlokalizowany 601 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2361 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29.

Współrzędne:

Ż1/S1: 52 10 51,40 N 021 00 03,00 E
Ż2/S2: 52 10 49,90 N 021 00 03,60 E
Ż3/S3: 52 10 48,60 N 021 00 03,10 E
Ż4/S4: 52 10 47,30 N 021 00 03,10 E
S5: 52 10 48,00 N 021 57 00,50 E
Ż6/S6: 52 10 49,10 N 020 59 59,30 E
Ż7/S7: 52 10 47,80 N 020 59 58,70 E

4. Wysokości:

maksymalna wysokość:

Ż2: 194,00 m/636,48 ft AMSL,
S7: 178,00 m/583,98 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1/S1: do 15 NOV 2024,
Ż2/S2: do 30 NOV 2024,
Ż3/S3: do 30 NOV 2024,
Ż4/S4: do 15 NOV 2024,
S5: do 30 SEP 2024,
Ż6/S6: do 30 OCT 2024,
Ż7/S7: do 30 OCT 2024.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1/S1: daytime – TAK, night – TAK,
Ż2/S2: daytime – TAK, night – TAK,
Ż3/S3: daytime – TAK, night – TAK,
Ż4/S4: daytime – TAK, night – TAK,
S5: daytime – TAK, night – TAK,
Ż6/S6: daytime – TAK, night – TAK,
Ż7/S7: daytime – TAK, night – TAK.

X.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.257.2023.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.158.2023.382

2. Opis:

Żurawie budowlane Ż1 i Ż2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Wałbrzyska 21

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:

Ż1 zlokalizowany 2250 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2227 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29.
Ż2 zlokalizowany 2257 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2170 m po prawej stronie podchodząc na RWY 29.

Współrzędne:

Ż1: 52 10 21,70 N 021 01 14,70 E
Ż2: 52 10 19,90 N 021 01 13,80 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

Ż1: 164,92 m/541,07 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1/Ż2: do 28 FEB 2025.

Location relative to approach path:

Ż1/S1 located 630 m before THR 29 measuring along RCL and 2496 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż2/S2 located 659 m before THR 29 measuring along RCL and 2458 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż3/S3 located 667 m before THR 29 measuring along RCL and 2418 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż4/S4 located 684 m before THR 29 measuring along RCL and 2381 m to the right of RWY 29 approach path,
S5 located 630 m before THR 29 measuring along RCL and 2380 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż6/S6 located 595 m before THR 29 measuring along RCL and 2402 m to the right of RWY 29 approach path,
Ż7/S7 located 601 m before THR 29 measuring along RCL and 2361 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 52 10 51.40 N 021 00 03.00 E
Ż2/S2: 52 10 49.90 N 021 00 03.60 E
Ż3/S3: 52 10 48.60 N 021 00 03.10 E
Ż4/S4: 52 10 47.30 N 021 00 03.10 E
S5: 52 10 48.00 N 021 57 00.50 E
Ż6/S6: 52 10 49.10 N 020 59 59.30 E
Ż7/S7: 52 10 47.80 N 020 59 58.70 E

Elevations:

maximum elevation:

Ż2: 194.00 m/636.48 ft AMSL,
S7: 178.00 m/583.98 ft AMSL.

Expected time of operation:

Ż1/S1: till 15 NOV 2024,
Ż2/S2: till 30 NOV 2024,
Ż3/S3: till 30 NOV 2024,
Ż4/S4: till 15 NOV 2024,
S5: till 30 SEP 2024,
Ż6/S6: till 30 OCT 2024,
Ż7/S7: till 30 OCT 2024.

Obstacle marking/lighting:

Ż1/S1: day – YES, night – YES,
Ż2/S2: day – YES, night – YES,
Ż3/S3: day – YES, night – YES,
Ż4/S4: day – YES, night – YES,
S5: day – YES, night – YES,
Ż6/S6: day – YES, night – YES,
Ż7/S7: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.257.2023.MK
PANSa arrangement: OSK.633.158.2023.382

Description:

Construction cranes Ż1 and Ż2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Wałbrzyska 21

OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

Ż1 located 2250 m before THR 29 measuring along RCL and 2227 m to the right of RWY 29 approach path.
Ż2 located 2257 m before THR 29 measuring along RCL and 2170 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 10 21.70 N 021 01 14.70 E
Ż2: 52 10 19.90 N 021 01 13.80 E

Elevations:

Maximum elevation:

Ż1: 164.92 m/541.07 ft AMSL.

Expected time of operation:

Ż1/Ż2: till 28 FEB 2025.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: Ż1/Ż2: dienne – TAK, nocne – TAK. XI. 1. Podstawa prawna: Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.276.2023.MK Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.173.2023.419 2. Opis: Żurawie budowlane Ż1 i Ż2 stanowią przeszkody lotnicze. 3. Lokalizacja: ul. Jutrzenki Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15. Lokalizacja względem podejścia: Ż1 zlokalizowany 2760 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 412 m po lewej stronie podchodząc na RWY 15, Ż2 zlokalizowany 2718 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 399 m po lewej stronie podchodząc na RWY 15. Współrzędne: Ż1: 52 12 07,85 N 020 56 31,52 E Ż2: 52 12 06,46 N 020 56 31,94 E 4. Wysokości: Maksymalna wysokość: Ż1: 162,90 m/534,44 ft AMSL. 5. Przewidywany czas pracy: Ż1/Ż2: do 25 OCT 2024. 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: Ż1/Ż2: dienne – TAK, nocne – TAK.	Obstacle marking/lighting: Ż1/Ż2: day – YES, night – YES. Legal basis: PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.276.2023.MK PANSA arrangement: OSK.633.173.2023.419 Description: Construction cranes Ż1 and Ż2 are aeronautical obstacles. Location: ul. Jutrzenki OLS location: RWY 15 approach surface. Location relative to approach path: Ż1 located 2760 m before THR 15, measuring along RCL and 412 m to the left of RWY 15 approach path, Ż2 located 2718 m before THR 15, measuring along RCL and 399 m to the left of RWY 15 approach path. Coordinates: Ż1: 52 12 07.85 N 020 56 31.52 E Ż2: 52 12 06.46 N 020 56 31.94 E Elevations: Maximum elevation: Ż1: 162.90 m/534.44 ft AMSL. Expected time of operation: Ż1/Ż2: till 25 OCT 2024. Obstacle marking/lighting: Ż1/Ż2: day – YES, night – YES.
XII. 1. Podstawa prawna: Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.308.2023.MK, PPL.TO.TOZP.07.281.203.JG Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.178.2023.503, OSK.633.178.2023.431 2. Opis: Dźwigi (stacjonarny Ż1 i mobilny S1) oraz pompa do betonu (PB) stanowią przeszkody lotnicze. 3. Lokalizacja: ul. Wirażowa 21 Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia 33. Lokalizacja względem podejścia: Sprzęt zlokalizowany 1049 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 222 m po prawej stronie podchodząc na RWY 33. Współrzędne: Ż1/S1/PB: 52 08 50,00 N 020 59 13,20 E 4. Wysokości: Maksymalna wysokość: Ż1: 122,50 m/401,90 ft AMSL S1/PB: 137,50 m/451,11 ft AMSL 5. Przewidywany czas pracy: Ż1/S1: do 30 NOV 2024, PB: do 31 JUL 2024. 6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe: Ż1, S1: dienne – TAK, nocne – TAK, PB: dienne – NIE, nocne – TAK. Patrz: mapa. Uwaga: obiekty nie stanowiące przeszkód lotniczych nie wymagają oznakowania przeszkodowego.	Legal basis: PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.308.2023.MK, PPL.TO.TOZP.07.281.203.JG PANSA arrangement: OSK.633.178.2023.503, OSK.633.178.2023.431 Description: Construction crane Ż1, mobile crane S1 and concrete pump (PB) are aeronautical obstacles. Location: ul. Wirażowa 21 OLS location: RWY 33 approach surface. Location relative to approach path: Equipment located 1049 m before THR 33 measuring along RCL and 222 m to the right of RWY 33. Coordinates: Ż1/S1/PB: 52 08 50.00 N 020 59 13.20 E Elevations: Maximum elevation: Ż1: 122.50 m/401.90 ft AMSL S1/PB: 137.50 m/451.11 ft AMSL Expected time of operation: Ż1/S1: till 30 NOV 2024, PB: till 31 JUL 2024. Obstacle marking/lighting: Ż1, S1: day – YES, night – YES, PB: day – NO, night – YES. See: chart. Note: objects that are not aeronautical obstacles do not require obstacle marking.



I - OBSTACLE NUMBER
558 - ELEV IN FEET

NOT TO SCALE



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 20/24 (AD 2 EPKT)

Data publikacji / Publication date

25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from

31 MAR 2025

Obowiązuje do / Effective to

20 OCT 2025

OGRANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI RWY NA LOTNISKU KATOWICE-PYRZOWICE (EPKT) W SEZONIE LETNIM S25

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

TERMINY I CZAS (UTC)

31 MAR - 19 MAY 2025
22 SEP - 20 OCT 2025

Planowany czas pracy: MON 0520 - 0800.

Informacje na temat ograniczeń, ich wpływu na operacje lotnicze, a także szczegółowe godziny zamknięcia RWY będą publikowane w NOTAM.

Zastrzega się możliwość anulowania NOTAM o zamknięciu RWY ze względu na warunki atmosferyczne.

INFORMACJE DODATKOWE

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu:

Godziny pracy: H24

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

RESTRICTIONS IN THE RWY AVAILABILITY AT KATOWICE- PYRZOWICE (EPKT) AERODROME DURING THE SUMMER SEASON S25

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

DATES AND TIMES (UTC)

31 MAR - 19 MAY 2025
22 SEP - 20 OCT 2025

Planned working time(s): MON 0520 - 0800.

Information on the restrictions, their impact on air traffic and detailed hours of the RWY closure will be published by NOTAM.

The right is reserved to cancel a NOTAM on RWY closure due to weather conditions.

ADDITIONAL INFORMATION

Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer:

Working hours: H24

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

- 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 21/24 (AD 2 EPKT)

Data publikacji / Publication date

25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from

30 MAR 2026

Obowiązuje do / Effective to

19 OCT 2026

OGROANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI RWY NA LOTNISKU KATOWICE-PYRZOWICE (EPKT) W SEZONIE LETNIM S26

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

TERMINY I CZAS (UTC)

30 MAR - 18 MAY 2026

21 SEP - 19 OCT 2026

Planowany czas pracy: MON 0520 - 0800.

Informacje na temat ograniczeń, ich wpływu na operacje lotnicze, a także szczegółowe godziny zamknięcia RWY będą publikowane w NOTAM.

Zastrzega się możliwość anulowania NOTAM o zamknięciu RWY ze względu na warunki atmosferyczne.

INFORMACJE DODATKOWE

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu:

Godziny pracy: H24

E-mail: dop@gtl.com.pl

Tel.: +48-32-392-7262

Tel. kom.: +48-602-746-066

RESTRICTIONS IN THE RWY AVAILABILITY AT KATOWICE- PYRZOWICE (EPKT) AERODROME DURING THE SUMMER SEASON S26

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

DATES AND TIMES (UTC)

30 MAR - 18 MAY 2026

21 SEP - 19 OCT 2026

Planned working time(s): MON 0520 - 0800.

Information on the restrictions, their impact on air traffic and detailed hours of the RWY closure will be published by NOTAM.

The right is reserved to cancel a NOTAM on RWY closure due to weather conditions.

ADDITIONAL INFORMATION

Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer:

Working hours: H24

E-mail: dop@gtl.com.pl

Phone: +48-32-392-7262

Mobile: +48-602-746-066

- 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 22/24 (AD 2 EPKK)

Data publikacji / Publication date

25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from

22 FEB 2024

Obowiązuje do / Effective to

31 DEC 2024 EST

ROBOTY BUDOWLANE PROWADZONE NA TERENIE LOTNISKA KRAKÓW/BALICE (EPKK)

ZADANIE 2

Budowa terminala cargo wraz z infrastrukturą techniczną we wschodniej części lotniska.

1. PLANOWANY HARMONOGRAM PRAC

Przewidywany okres trwania robót związanych z zadaniem to około 10 miesięcy.

2. ZAKRES PRAC

Zadanie obejmuje budowę nowego terminala cargo wraz z budową niezbędnej infrastruktury technicznej. Roboty budowlane obejmują budowę obiektów kubaturowych, parkingi i drogi techniczne, system odprowadzenia wód opadowych, podziemny zbiornik wody p.poż., podziemne instalacje elektryczne, teletechniczne i wod-kan. oraz oświetlenie terenu. Prace budowlane prowadzone będą za pomocą oznakowanego sprzętu budowlanego, w tym przy pomocy palownic i żurawi wyposażonych w oznakowanie dzienne i nocne. Wysokość sprzętu budowlanego oraz zasięg jego pracy nie będzie miał wpływu na operacyjne funkcjonowanie lotniska. Prace ziemne będą prowadzone pod nadzorem Dyżurnego Operacyjnego Lotniska w odległości bezpiecznej od TWY A, Z5, Z6 dla statku powietrznego o literze kodu E.

3. TEREN I ZAPLECZE BUDOWY

Roboty budowlane będą prowadzone w rejonie zaznaczonym na mapie. Prace prowadzone będą przy użyciu sprzętu budowlanego oznakowanego zgodnie z EASA CS-ADR-DSN.Q. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie na terenie prowadzonych prac budowlanych, wskazanym na załączniku graficznym.

4. UTRUDNIENIA I OGRANICZENIA

W związku z realizowanymi pracami nie przewiduje się utrudnień w ruchu statków powietrznych. W okresach nocnych zamknięć RWY możliwa praca sprzętu o wysokości przekraczającej powierzchnie ograniczające. W tym celu każdorazowo zostanie wystawiony odpowiedni NOTAM. Ruch pojazdów budowy prowadzony będzie na wygrodzonym terenie budowy, z dala od pola naziemnego ruchu lotniczego.

5. INFORMACJE DODATKOWE

W przypadku dodatkowych utrudnień, niezbędne informacje będą publikowane za pomocą depeszy NOTAM.

Dodatkowe pytania można kierować do Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego (H24):

Telefon: +48-12-639-3305

E-mail: ops@krakowairport.pl

Patrz: mapa.

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 11/23.

- KONIEC -

CONSTRUCTION WORKS CONDUCTED AT KRAKÓW/ BALICE (EPKK) AERODROME

TASK 2

Construction of cargo terminal with technical infrastructure in the eastern part of the aerodrome.

PLANNED SCHEDULE OF WORKS

Expected period of works related to the task is about 10 months.

SCOPE OF WORKS

The task includes a construction of a new cargo terminal with necessary technical infrastructure. The construction works include construction of enclosed structures, parkings and service roads, rainwater drainage system, underground fire-fighting water tank, underground electrical, telecommunications and water and sewerage systems as well as site lighting. The construction works will be carried out with the use of marked construction equipment, including drilling rigs and cranes equipped with day and night marking. The height and working range of the construction equipment will not limit the operational functioning of the aerodrome. Groundworks will be conducted under the supervision of Airport Duty Officer within a safe distance from TWY A, Z5, Z6 for Code E aircraft.

CONSTRUCTION SITE AND TECHNICAL BASE

The construction works will be carried out within the area depicted on the chart and conducted with the use of construction equipment marked in accordance with EASA CS-ADR-DSN.Q. The technical base will be located at the construction site, indicated in the graphical Appendix.

LIMITATIONS AND OBSTRUCTIONS

No obstructions to aircraft movement are expected due to the performance of the construction works. At night-time closures of the RWY, operation of equipment penetrating the Obstacle Limitation Surfaces (OLS) is possible. A relevant NOTAM shall be issued for that purpose each time. Movement of construction vehicles will be conducted within the fenced construction site, away from the movement area of the aerodrome.

ADDITIONAL INFORMATION

In the event additional obstructions necessary information will be published by NOTAM.

Additional information can be obtained from the Airport Duty Officer (H24):

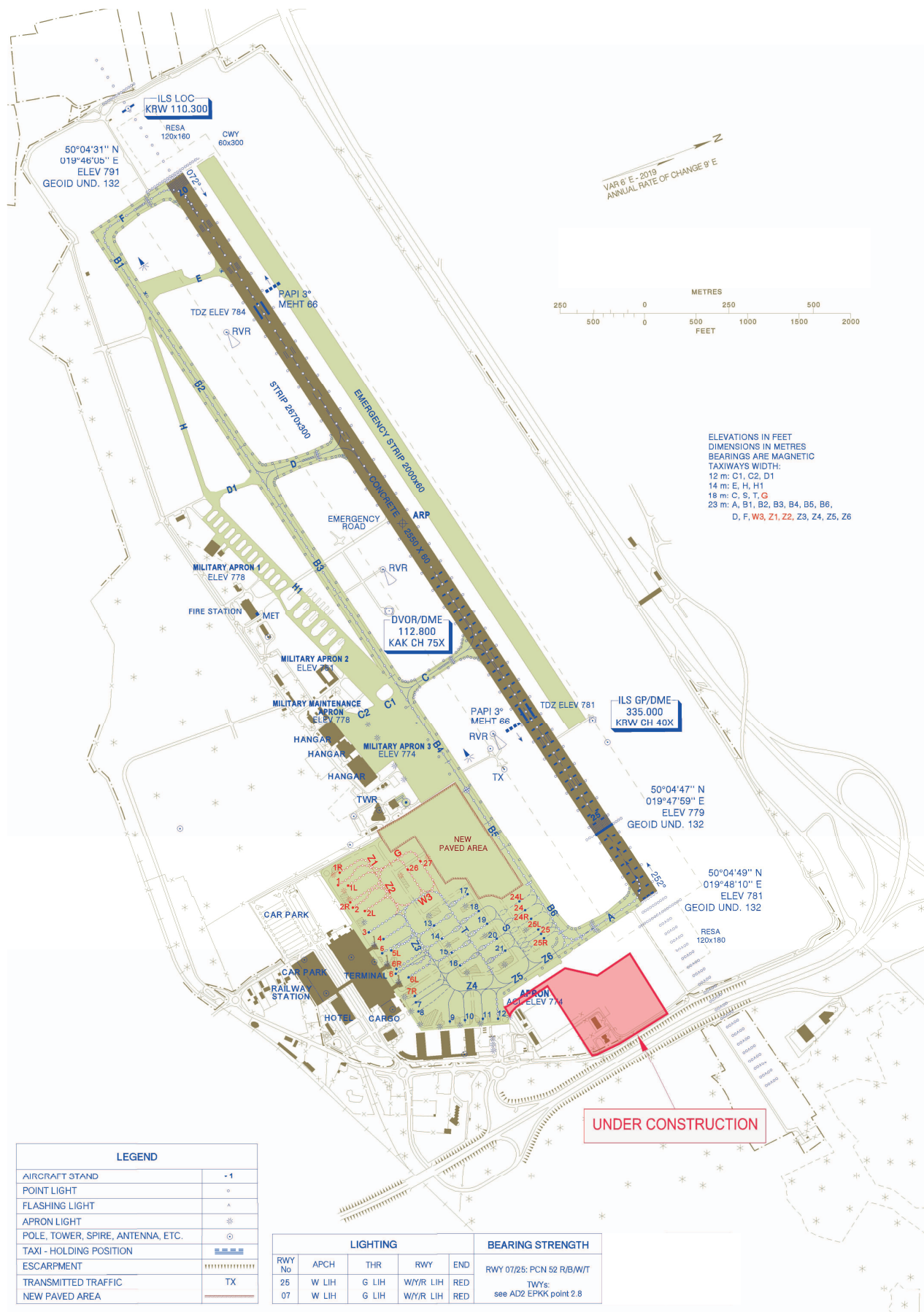
Phone: +48-12-639-3305

E-mail: ops@krakowairport.pl

See: chart.

This Supplement replaces Supplement 11/23.

- END -



NOT TO SCALE

AIRAC SUP 23/24 (AD 2 EPKK)

Data publikacji / Publication date

25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from

22 FEB 2024

Obowiązuje do / Effective to

31 JUL 2024 EST

ROBOTY BUDOWLANE PROWADZONE W POLU RUCHU NAZIEMNEGO LOTNISKA KRAKÓW-BALICE (EPKK)

ZADANIE 1

Budowa nowej APN po zachodniej części istniejącej płyty wraz z wykonaniem nowych płytowych TWY.

1. HARMONOGRAM PRAC

Rozpoczęcie prac budowlanych: rozpoczęte.

Od 16 JUN 2022 obowiązuje zmienione nazewnictwo TWY oraz stanowisk postojowych na APN.

Prace realizowane są etapowo, kolejne fazy będą następowały po zakończeniu wcześniejszej.

Przewidywane okresy trwania ograniczeń na APN w poszczególnych etapach:

Faza 1 – ok. 1 miesiąc,

Faza 2 – ok. 2 miesiące,

Faza 3 – ok. 2 miesiące.

2. Zakres prac

Zadanie obejmuje rozbudowę istniejącej APN w części zachodniej wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej, która docelowo pozwoli na wyznaczenie nowych stanowisk postojowych dla statków powietrznych. Zakres prac został przedstawiony na załączonych mapach. Roboty budowlane obejmują rozbiorę istniejących obiektów kolidujących z planowaną inwestycją, wykonanie nowej konstrukcji APN wyposażonej w oświetlenie nawigacyjne, system odprowadzenia wód opadowych oraz oświetlenie masztowe. Prace budowlane prowadzone będą za pomocą oznakowanego sprzętu budowlanego, w tym przy pomocy dźwigów wyposażonych w oznakowanie dzienne i nocne. Wysokość sprzętu budowlanego oraz zasięg jego pracy nie będzie ograniczał funkcjonowania operacyjnie czynnych części Portu Lotniczego. Prace w rejonie po północnej stronie od TWY B prowadzone będą w odległości bezpiecznej dla statków powietrznych kodu E oraz pod nadzorem ATC.

3. Teren i zaplecze budowy

Roboty budowlane prowadzone są w rejonie oznaczonym na mapach.

Prace prowadzone są przy użyciu sprzętu budowlanego (w tym dźwigów samojedźnych) i oznakowane w sposób zgodny z EASA CS-ADR-DSN.Q i EASA CS-ADR-DSN.R.

Zaplecze budowy zlokalizowane jest w sąsiedztwie rejonu wykonywanych prac – z dala od czynnych operacyjnie stref Portu Lotniczego.

4. Utudnienia i ograniczenia

Zakres robót budowlanych w poszczególnych fazach zostały przedstawione na załącznikach graficznych.

Ograniczenia w dostępności fragmentów APN dla ruchu statków powietrznych dla każdego etapu opisano poniżej.

CONSTRUCTION WORKS CONDUCTED IN THE MOVEMENT AREA OF KRAKÓW-BALICE (EPKK) AERODROME

TASK 1

Construction of new APN westwards of the existing APN including construction of new apron TWYs.

SCHEDULE OF WORKS

Date of commencement: in progress

From 16 JUN 2022, the changed nomenclature of TWYs and parking stands has been in force.

The works are carried out in stages. Subsequent phases will follow the completion of the previous phase.

Expected duration of restrictions on the APN in individual stages:

Phase 1 – approx. 1 month,

Phase 2 – approx. 2 months,

Phase 3 – approx. 2 months.

Scope of works

The task includes expansion of the existing APN in the western part including construction and reconstruction of necessary technical infrastructure which ultimately will allow to designate new aircraft stands. The scope of works is depicted on the attached charts. The construction works include demolition of existing objects being in conflict with the planned investment, building new APN structure equipped with navigation lights, rainwater drainage system and mast lighting. The construction works will be carried out with the use of marked construction equipment, including cranes equipped with marking and lighting. The height and working range of the construction equipment will not limit the functioning of operationally active zones of the Airport. Works in the area northwards of TWY B will be carried out within a safe distance for Code E aircraft and with under ATC supervision.

Construction site and technical base

The construction works are carried out in the area depicted on charts.

The works are conducted with the use of construction equipment (including mobile cranes) and marked in accordance with EASA CS-ADR-DSN.Q and EASA CS-ADR-DSN.R.

The technical base is located in the vicinity of the construction site – away from operationally active zones of the Airport.

Limitations and obstructions

The scope of construction works in individual phases are presented in the graphic attachments.

The restrictions of the availability of APN portions for aircraft movements at each stage are described below.

Ruch pojazdów budowy prowadzony jest na wygradzonym terenie budowy, z dala od czynnych operacyjnie stref Portu Lotniczego.

Faza 1

Pozostaje tymczasowa płytowa TWY Y łącząca TWY B, S i T.

Tymczasowo wyłączone zostały z użytku stanowiska postojowe nr 19, 24L, 24. Stanowisko nr 18 możliwe do wykorzystania wyłącznie dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 24 m.

Statki powietrzne kodu D oraz E mogą kołować do stanowisk postojowych na APN poprzez TWY Z na odcinku Z6, Z5, Z4, Z3, Z2 z minimalną prędkością, tylko w asyście pojazdu FOLLOW ME.

Przed kołowaniem zostaną wprowadzone specjalne procedury zwiększające pas TWY do wartości 43,5 m od osi na odcinku Z6, Z5, Z4 polegające na wstrzymaniu ruchu kołowego w rejonie płytowej drogi technicznej.

Dostępne do użytku operacyjnego są nowe stanowiska 1R, 1, 1L, 2R, 2, 2L, 26, 27 oraz nowe TWY G, Z1, Z2.

Z uwagi na nowe płytowe drogi kołowania określona zostaje nowa granica APN oraz nowe HOT SPOTS.

Podczas realizacji robót budowlanych, niedostępne będzie oświetlenie nawigacyjne w postaci świateł linii środkowej istniejących na TWY B4 (od MIL APRON 3), B5, B6, T, W3, Z2, Z3, oraz świateł prowadzenia na stanowiska postojowe nr 3, 4, 5, 5L, 6R, 6, 6L, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21.

Dodatkowo niedostępne będzie oświetlenie południowej krawędzi TWY B na odcinku B5.

Faza 2

Wprowadzona zostaje docelowa nowa organizacja ruchu na APN, w związku z uruchomieniem operacyjnym całego zakresu nawierzchni w ramach Zadania 1.

Usunięta zostaje tymczasowa płytowa droga kołowania TWY Y.

Przywrócone zostają stanowiska postojowe nr 19, 24L, 24 oraz uruchomione zostają nowe stanowiska postojowe nr 22, 23, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35 oraz nowe odcinki TWY W1, W2 i przejazd TWY G do TWY B.

Z uwagi na nowe płytowe drogi kołowania określona zostaje nowa granica APN oraz nowe HOT SPOTS.

Podczas realizacji robót budowlanych, niedostępne będzie oświetlenie nawigacyjne w postaci świateł linii środkowej istniejących TWY B4 oraz świateł prowadzenia na stanowiska postojowe.

Faza 3

Przywrócone zostaje oświetlenie nawigacyjne w postaci świateł linii środkowej na TWY oraz świateł prowadzenia na stanowiska postojowe.

5. Utrudnienia:

Faza 1

Stanowiska nr 19, 24, 24L – zamknięte.

Stanowisko nr 18 - ograniczenie dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 24 m.

Tymczasowa TWY Y o szerokości 15 m – dostępna dla statków powietrznych o maksymalnej rozpiętości skrzydeł 36 m

Światła linii środkowej TWY B4 (od MIL APRON 3), B5, B6, T, W3, Z2, Z3 – niedostępne.

Światła prowadzenia na stanowiska postojowe nr 3, 4, 5, 5L, 6R, 6, 6L, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21 – niedostępne.

Faza 2

Światła linii środkowej TWY B4 (od MIL APRON 3), B5, B6, T, W3, Z2, Z3 – niedostępne

Światła prowadzenia na stanowiska postojowe 3, 4, 5, 5L, 6R, 6, 6L, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21 – niedostępne.

Faza 3

Brak ograniczeń.

6. Informacje dodatkowe:

Załączono dodatkowe rysunki przedstawiające obowiązującą organizację ruchu w poszczególnych fazach - patrz Appendix G, H i I.

Rozpoczęcie realizacji Fazy 2 i Fazy 3 opublikowane zostanie za pomocą depeszy NOTAM.

Movement of construction vehicles is conducted within the fenced construction site, away from operationally active zones of the Airport.

Phase 1

Temporary apron TWY Y joining TWYs B, S and T is established.

Stands 19, 24L, 24 are temporarily withdrawn from use.

The possible use of stand 18 is limited to aircraft with a wingspan up to 24 m.

Code D and E aircraft may taxi to parking stands on APN via TWY Z on sections Z6, Z5, Z4, Z3, Z2 at a minimum speed only with FOLLOW ME assistance.

Special procedures expanding the TWY strip to 43.5 m from the centre line on segments Z6, Z5, Z4, consisting in suspension of vehicular traffic in the area of an apron service road, will be introduced before taxiing.

New stands 1R, 1, 1L, 2R, 2, 2L, 26, 27 are available to operational use as well as new TWYs G, Z1, Z2.

Due to the new apron TWYs, new APN border is to be determined as well as new HOT SPOTS.

During the construction works, the guidance lights in the form of TWY centre line lights on TWYs B4 (from MIL APRON 3), B5, B6, T, W3, Z2, Z3 and aircraft stand manoeuvring guidance lights for stands 3, 4, 5, 5L, 6R, 6, 6L, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21 will not be available.

Additionally, lighting on the southern edge of TWY B on section B5 will be unavailable.

Phase 2

Due to operational launch of whole range of the surface as part of the Task 1, new traffic organisation on the APN is to be introduced.

Temporary apron TWY Y is to be removed.

Stands 19, 24L, 24 are reinstated. New stands 22, 23, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35 are launched as well as new parts of TWYs W1, W2. Transfer from TWY G to TWY B is to be launched.

Due to the new apron TWYs, new APN border is to be determined, as well as new HOT SPOTS.

During the construction works, the guidance lights in the form of TWY centre line lights and aircraft stand manoeuvring guidance lights will not be available.

Phase 3

The guidance lights in the form of TWY centre line lights and aircraft stand manoeuvring guidance lights are reinstated.

Limitations:

Phase 1

Stands 19, 24, 24L – closed.

Stand 18 - the possible use is limited for aircraft with a wingspan up to 24 m.

Temporary 15 metres wide TWY Y - available for all aircraft with a maximum wingspan up to 36 m.

Centre line lights on TWYs B4 (from MIL APRON 3) B5, B6, T, W3, Z2, Z3 are unavailable.

Aircraft stand manoeuvring guidance lights for stands: 3, 4, 5, 5L, 6R, 6, 6L, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21 are unavailable.

Phase 2

Centre line lights on TWYs B4 (at MIL APRON 3) B5, B6, T, W3, Z2, Z3 are unavailable.

Aircraft stand manoeuvring guidance lights for stands: 3, 4, 5, 5L, 6R, 6, 6L, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21 are unavailable.

Phase 3

No restrictions.

Additional information:

Additional illustrations showing the current aircraft movement pattern in each are attached - see Appendices G, H and I.

The commencement of Phase 2 and Phase 3 will be notified by NOTAM.

W przypadku dodatkowych utrudnień, niezbędne informacje będą publikowane za pomocą depeszy NOTAM.

Dodatkowe pytania można kierować do Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego (H24):

Tel.: +48-12-639-3305

E-mail: ops@krakowairport.pl

Patrz: mapy.

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 24/23.

- KONIEC -

In the event of additional obstructions, necessary information will be published by NOTAM.

Additional information can be obtained from the Airport Duty Officer (H24):

Phone: +48-12-639-3305

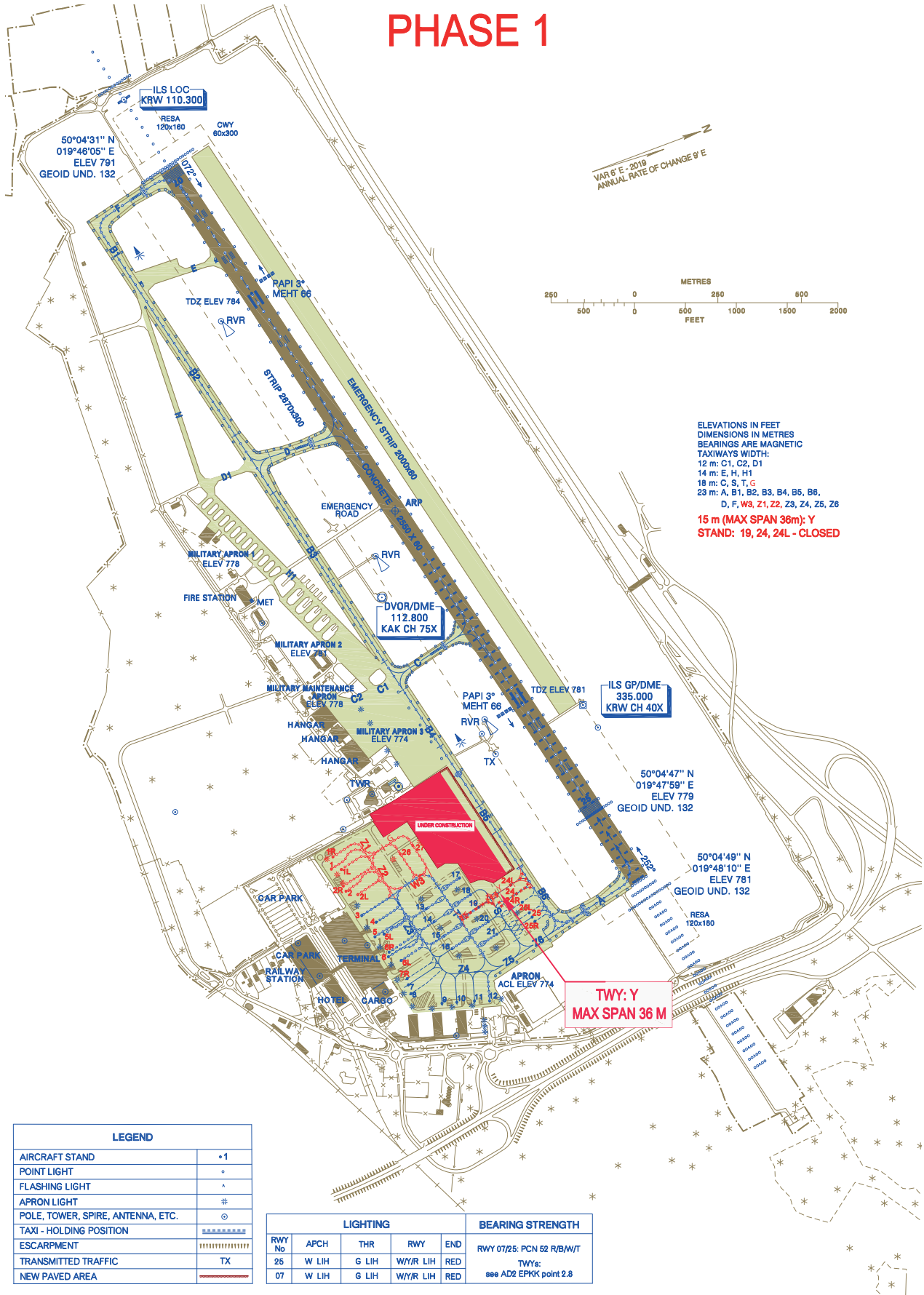
E-mail: ops@krakowairport.pl

See: charts.

This Supplement replaces Supplement 24/23.

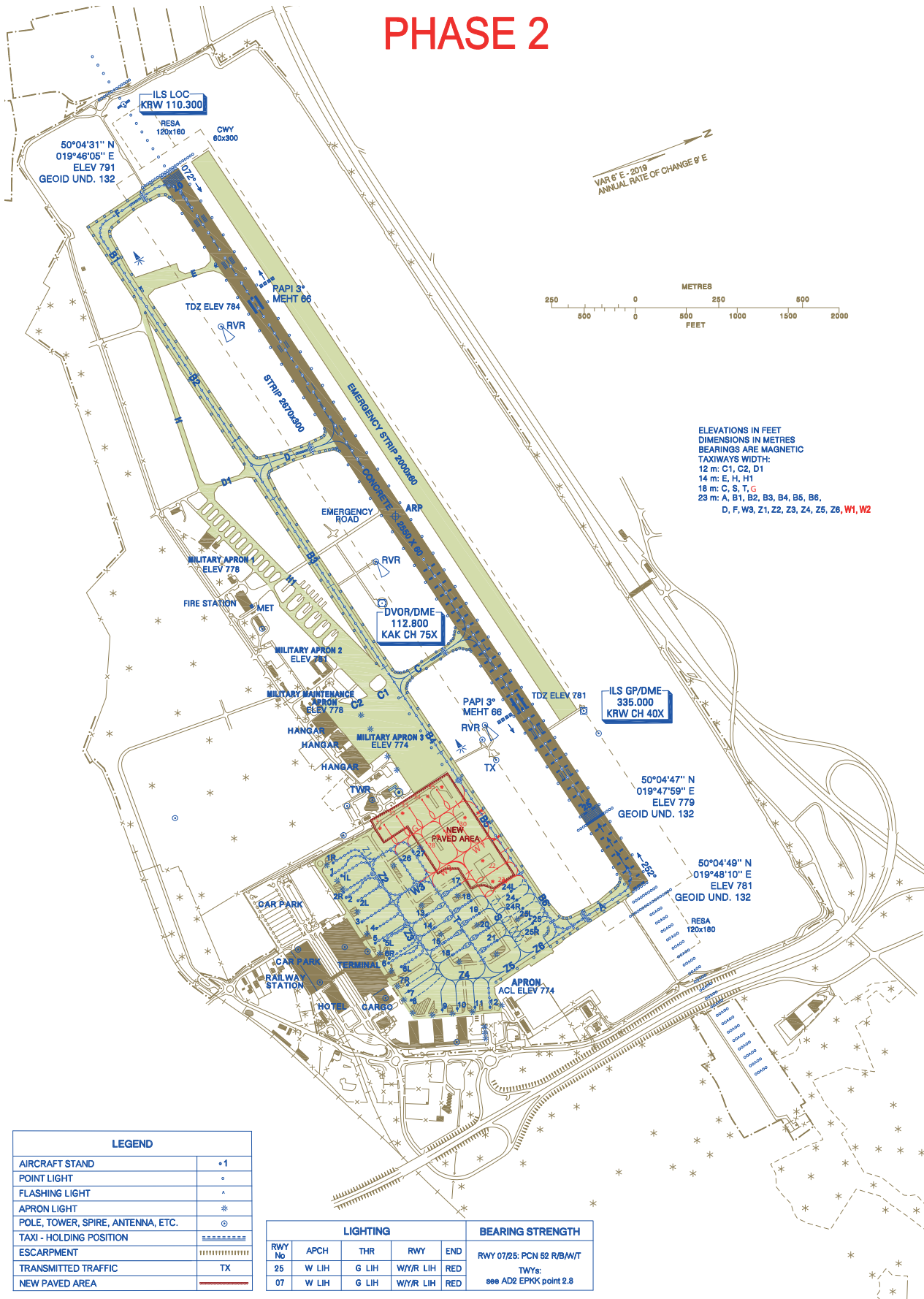
- END -

PHASE 1



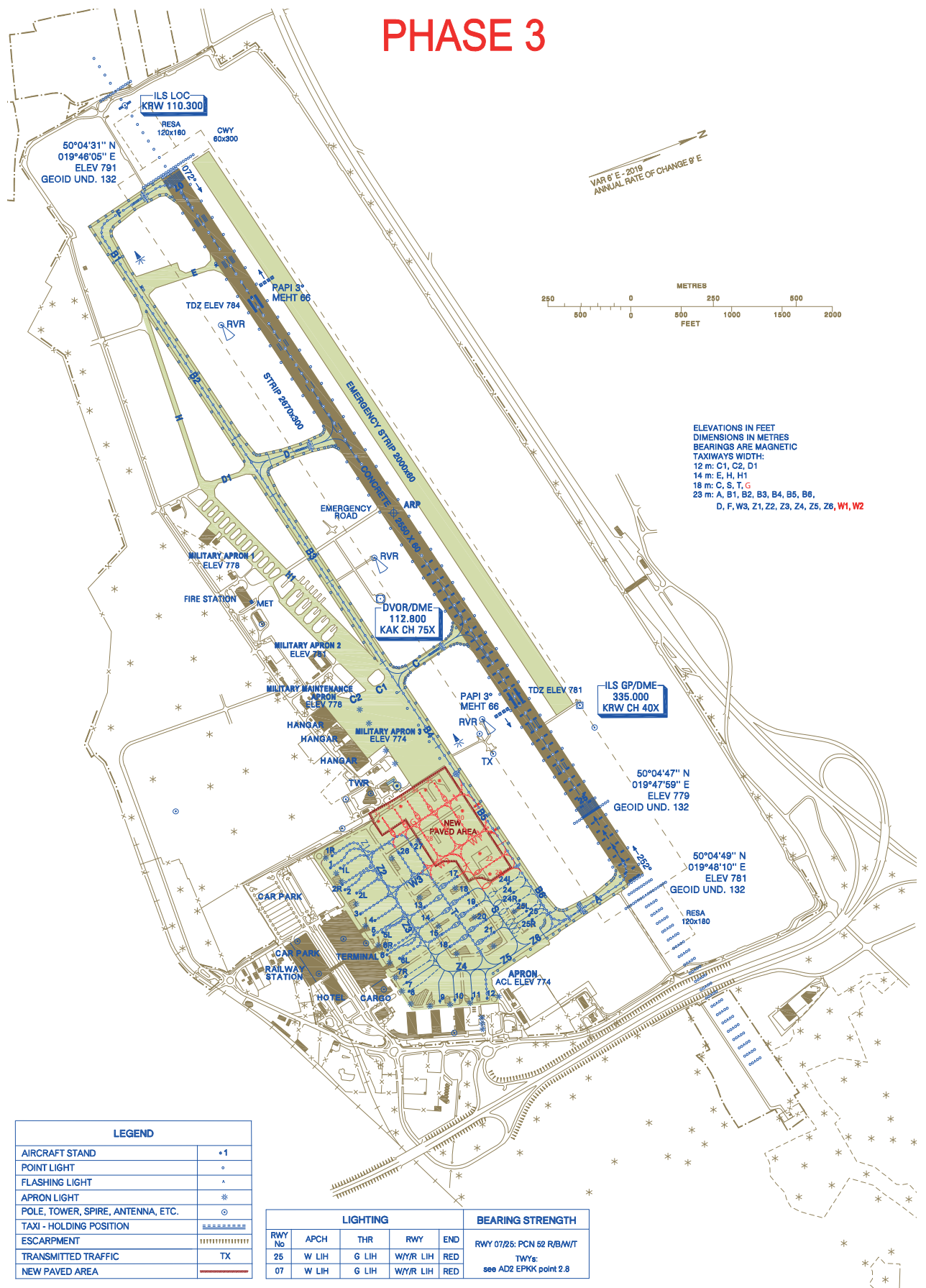
NOT TO SCALE

PHASE 2



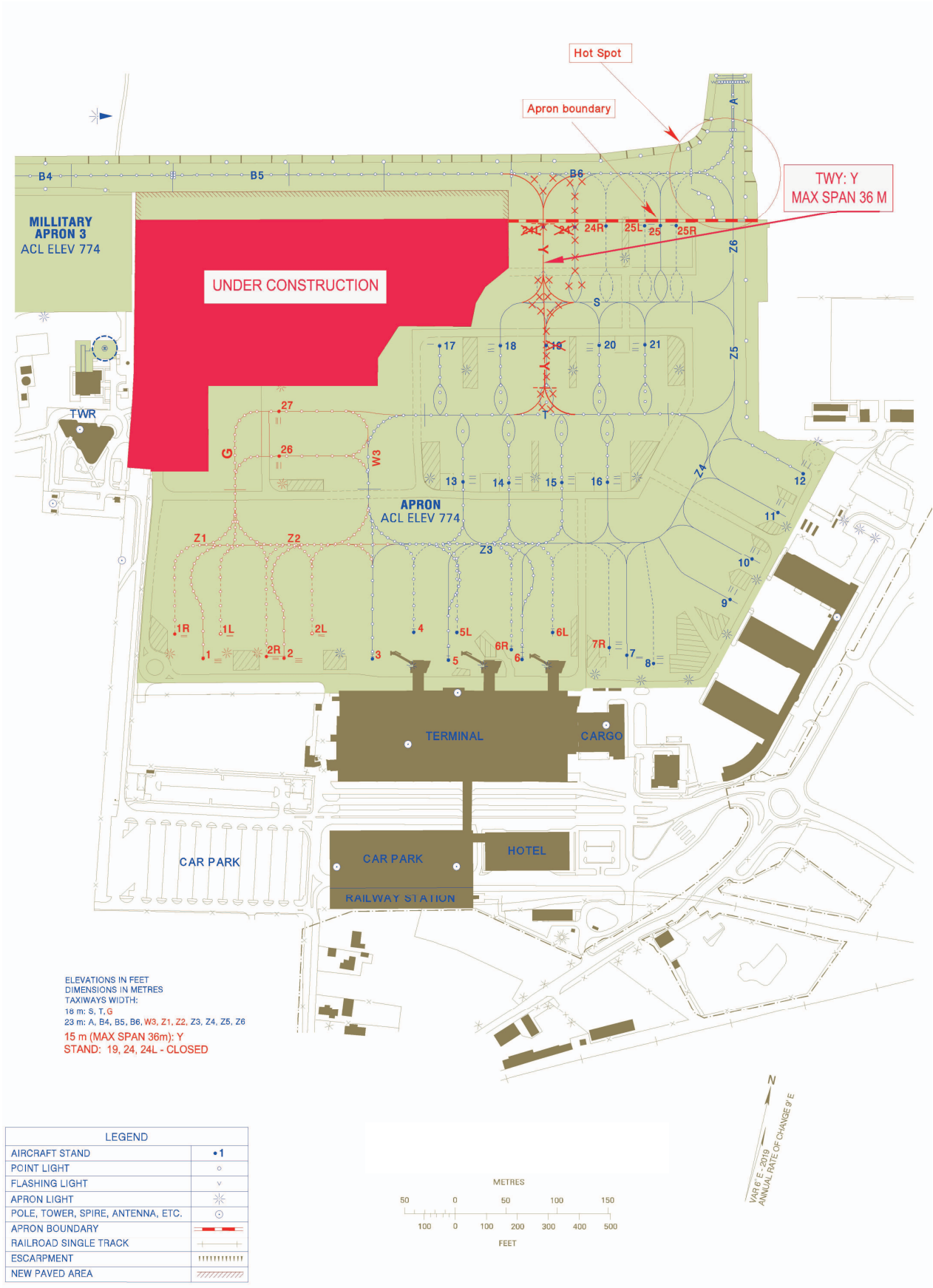
NOT TO SCALE

PHASE 3



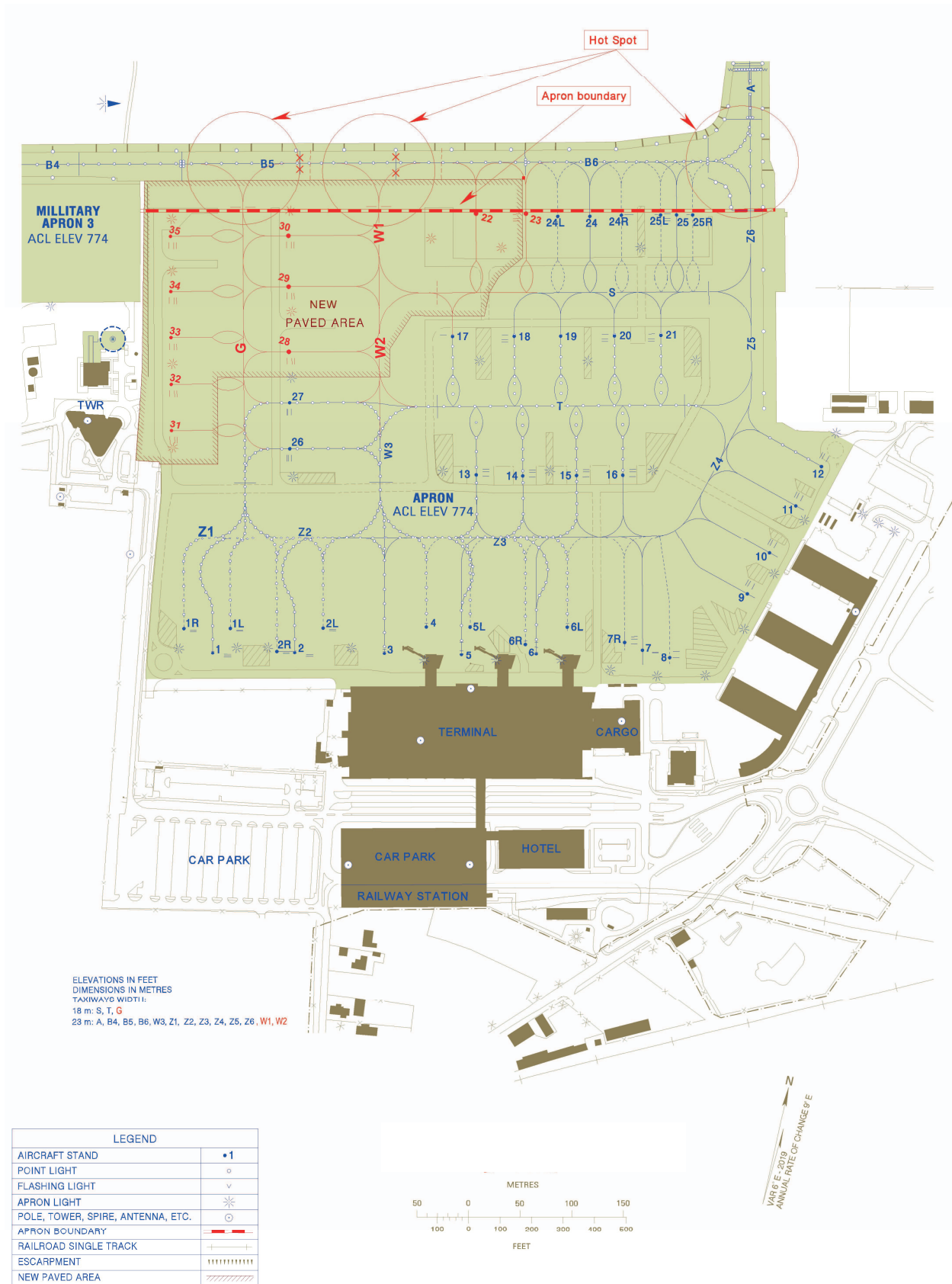
NOT TO SCALE

PHASE 1



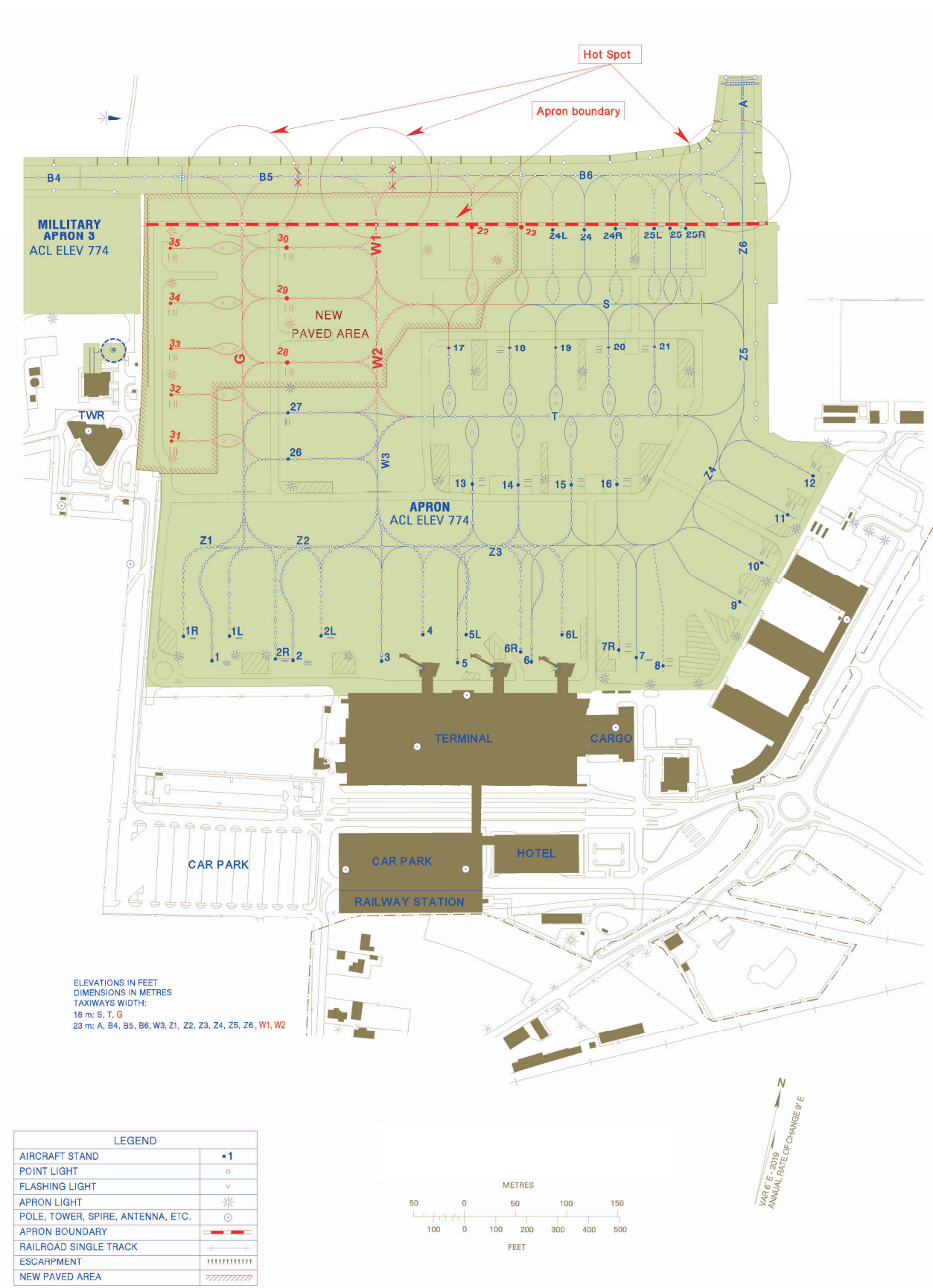
NOT TO SCALE

PHASE 2



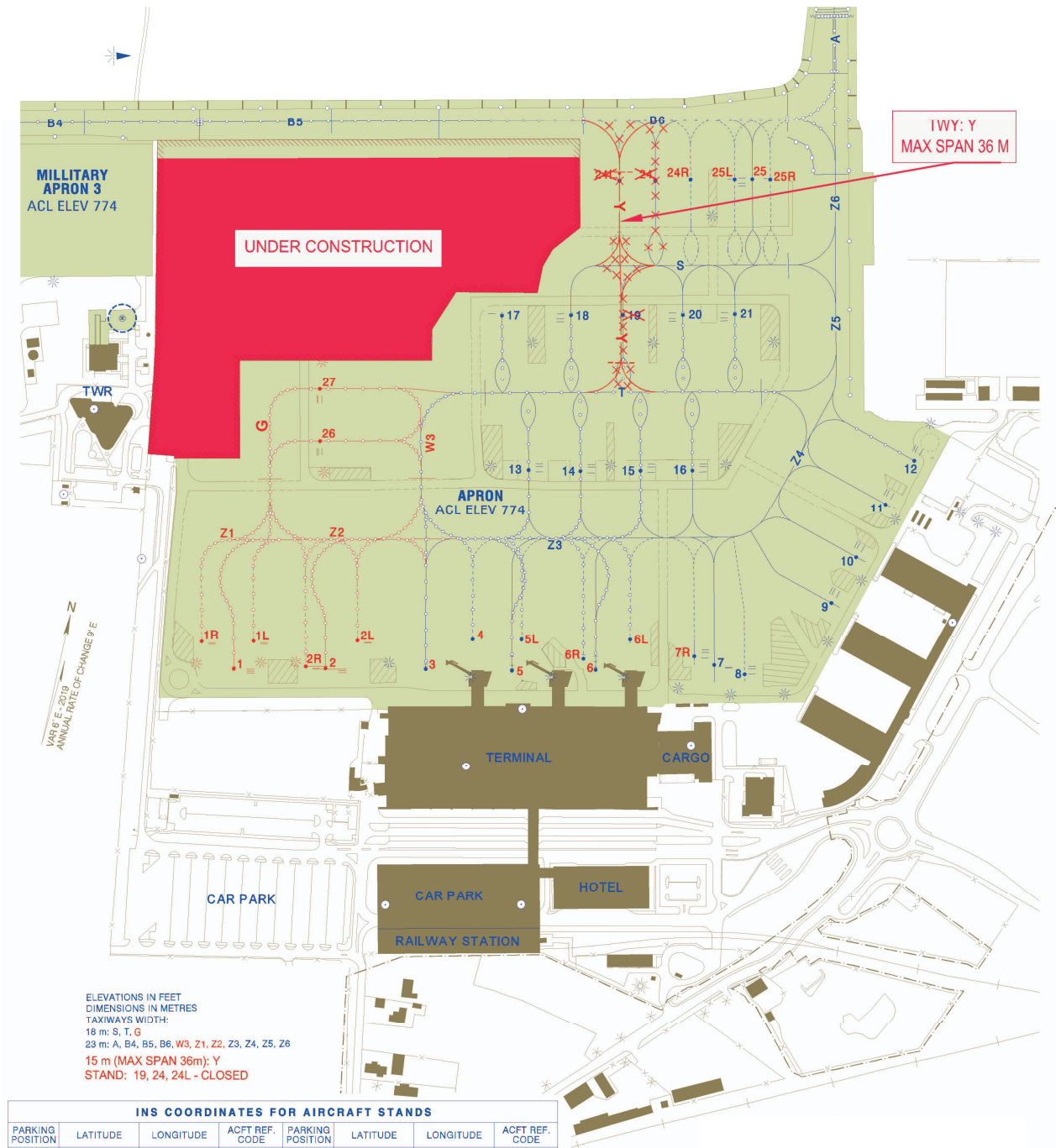
NOT TO SCALE

PHASE 3



NOT TO SCALE

PHASE 1



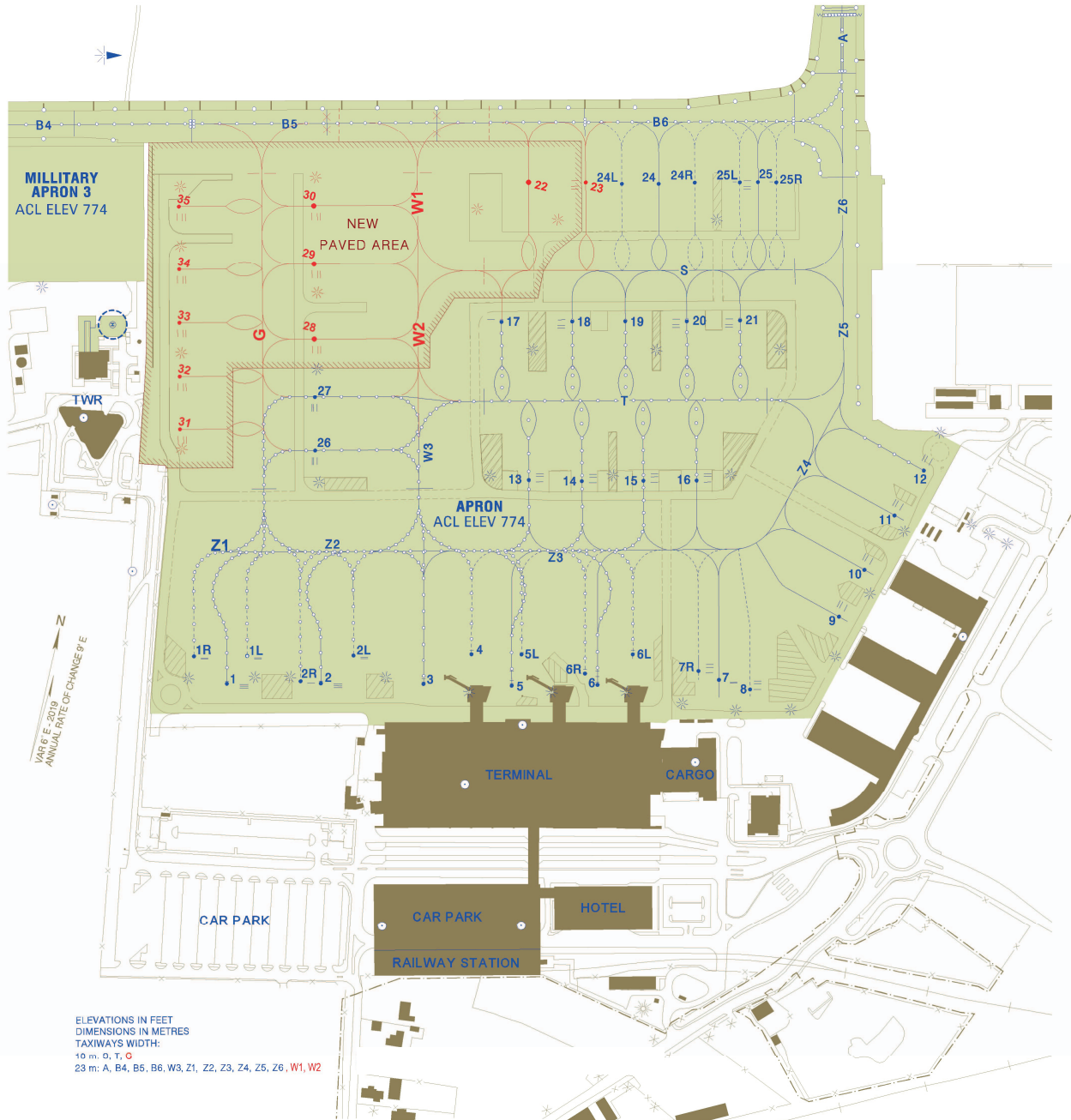
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	ACFT REF. CODE	PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	ACFT REF. CODE
1R	50°04'22.07" N	019°47'50.57" E	C	12	50°04'31.18" N	019°48'19.32" E	C
1	50°04'21.50" N	019°47'52.19" E	E	13	50°04'28.69" N	019°48'02.95" E	C
1L	50°04'22.38" N	019°47'52.78" E	C	14	50°04'28.96" N	019°48'05.17" E	C
2R	50°04'21.99" N	019°47'55.23" E	C	15	50°04'29.32" N	019°48'07.73" E	C
2	50°04'22.05" N	019°47'56.09" E	E	16	50°04'29.63" N	019°48'09.94" E	C
2L	50°04'23.00" N	019°47'57.20" E	C	17	50°04'32.77" N	019°48'00.42" E	C
3	50°04'22.61" N	019°48'00.37" E	E	18	50°04'33.18" N	019°48'03.36" E	C
4	50°04'23.70" N	019°48'02.10" E	E	19	50°04'33.45" N	019°48'06.57" E	C
5	50°04'23.07" N	019°48'04.06" E	C	20	50°04'33.84" N	019°48'08.13" E	C
6L	50°04'23.98" N	019°48'04.19" E	C	21	50°04'34.16" N	019°48'10.34" E	C
6R	50°04'23.81" N	019°48'07.00" E	C	22	50°04'34.17" N	019°48'10.34" E	C
6	50°04'23.58" N	019°48'07.62" E	E	23	50°04'34.17" N	019°48'10.34" E	C
6L	50°04'24.61" N	019°48'08.82" E	C	24	50°04'34.17" N	019°48'10.34" E	C
7R	50°04'24.52" N	019°48'11.71" E	C	24R	50°04'37.60" N	019°48'07.24" E	B
7	50°04'24.40" N	019°48'12.64" E	E	25L	50°04'37.86" N	019°48'09.11" E	B
8	50°04'24.32" N	019°48'14.01" E	C	25	50°04'37.97" N	019°48'09.87" E	C
9	50°04'26.79" N	019°48'17.07" E	C	25R	50°04'38.07" N	019°48'10.63" E	B
10	50°04'28.18" N	019°48'17.72" E	C	26	50°04'28.26" N	019°47'53.80" E	C
11	50°04'29.82" N	019°48'18.49" E	C	27	50°04'29.69" N	019°47'53.32" E	C

LEGEND

AIRCRAFT STAND	•1
POINT LIGHT	○
FLASHING LIGHT	▽
APRON LIGHT	✱
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
NEW PAVED AREA	▨

NOT TO SCALE

PHASE 2



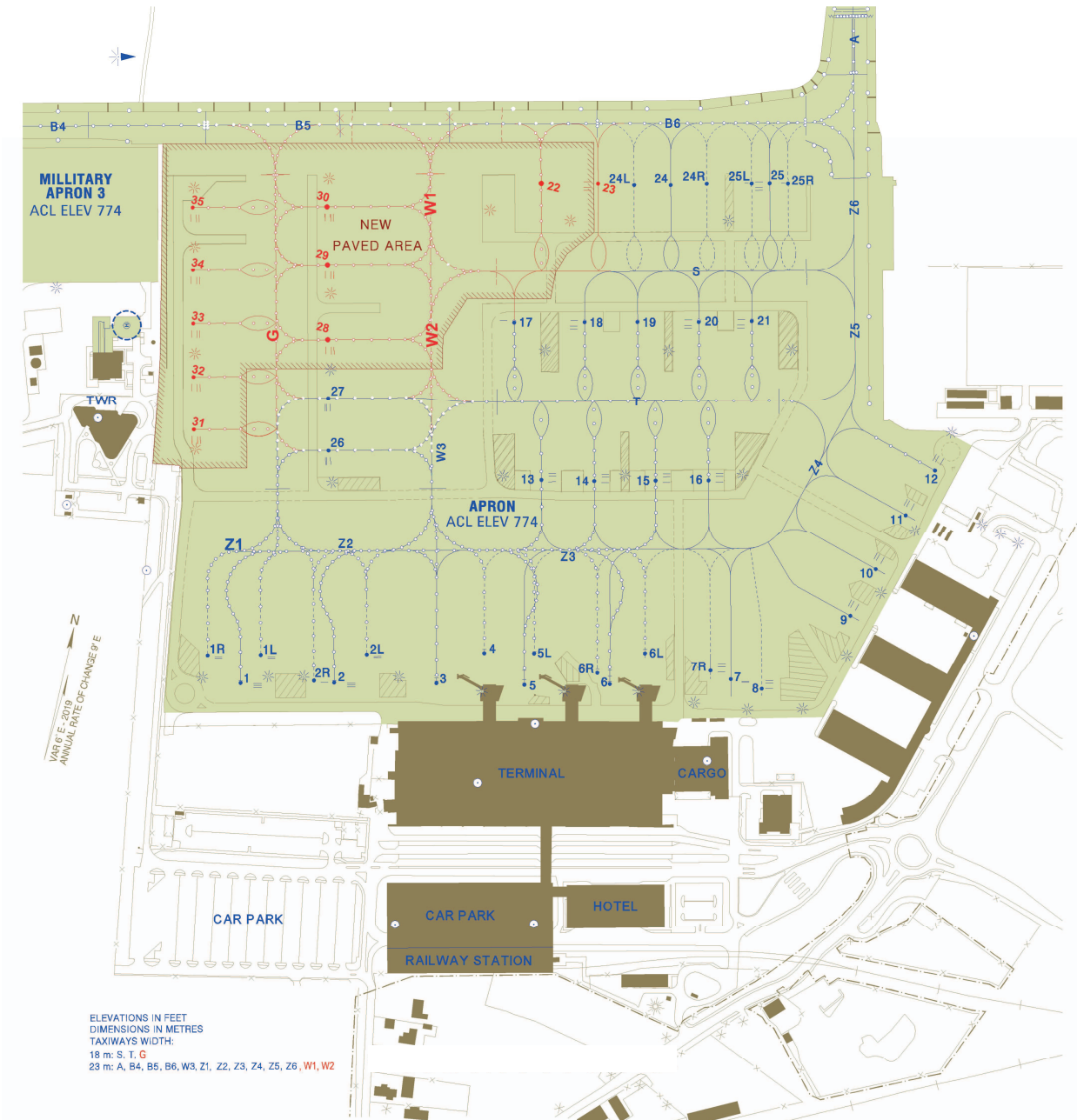
INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS											
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	ACFT REF. CODE	PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	ACFT REF. CODE	PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	ACFT REF. CODE
1R	50°04'22.07" N	019°47'50.57" E	C	12	50°04'31.18" N	019°48'19.32" E	C	23	50°04'36.96" N	019°48'02.67" E	C
1	50°04'21.50" N	019°47'52.19" E	E	13	50°04'28.69" N	019°48'02.95" E	C	28	50°04'31.24" N	019°47'52.80" E	C
1L	50°04'22.38" N	019°47'52.78" E	C	14	50°04'28.96" N	019°48'05.17" E	C	29	50°04'33.24" N	019°47'52.13" E	C
2R	50°04'21.99" N	019°47'55.23" E	C	15	50°04'29.32" N	019°48'07.73" E	C	30	50°04'34.79" N	019°47'51.61" E	C
2	50°04'22.05" N	019°47'56.09" E	E	16	50°04'29.63" N	019°48'09.94" E	C	31	50°04'28.07" N	019°47'48.03" E	C
2L	50°04'23.00" N	019°47'57.20" E	C	17	50°04'32.77" N	019°48'00.42" E	C	32	50°04'29.49" N	019°47'47.55" E	C
3	50°04'22.61" N	019°48'00.37" E	E	18	50°04'33.18" N	019°48'03.36" E	C	33	50°04'30.91" N	019°47'47.07" E	C
4	50°04'23.70" N	019°48'02.10" E	C	19	50°04'33.49" N	019°48'05.57" E	C	34	50°04'32.34" N	019°47'46.59" E	C
5	60°04'23.67" N	010°48'04.06" E	E	20	60°04'33.84" N	010°48'09.13" E	C	35	60°04'34.01" N	010°47'46.03" E	C
5L	50°04'23.98" N	019°48'04.19" E	C	21	50°04'34.16" N	019°48'10.34" E	C				
6R	50°04'23.81" N	019°48'07.00" E	C	24L	50°04'37.17" N	019°48'04.20" E	B				
6	50°04'23.58" N	019°48'07.62" E	E	24	50°04'37.39" N	019°48'05.72" E	C				
6L	50°04'24.61" N	019°48'08.82" E	C	24R	50°04'37.60" N	019°48'07.24" E	B				
7R	50°04'24.52" N	019°48'11.71" E	C	25L	50°04'37.86" N	019°48'09.11" E	B	AIRCRAFT STAND			●1
7	50°04'24.40" N	019°48'12.64" E	E	25	50°04'37.97" N	019°48'09.87" E	C	POINT LIGHT			○
8	50°04'24.32" N	019°48'14.01" E	C	25R	50°04'38.07" N	019°48'10.63" E	B	FLASHING LIGHT			▽
9	50°04'26.79" N	019°48'17.07" E	C	26	50°04'28.26" N	019°47'53.80" E	C	APRON LIGHT			※
10	50°04'28.18" N	019°48'17.72" E	C	27	50°04'29.69" N	019°47'53.32" E	C	POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.			◎
11	50°04'29.82" N	019°48'18.49" E	C	22	50°04'36.63" N	019°48'00.31" E	C	NEW PAVED AREA			▨▨▨▨

LEGEND

AIRCRAFT STAND	• 1
POINT LIGHT	○
FLASHING LIGHT	▽
APHON LIGHT	✱
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
NEW PAVED AREA	////

NOT TO SCALE

PHASE 3



INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS

PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	ACFT REF. CODE	PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	ACFT REF. CODE	PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	ACFT REF. CODE
1R	50°04'22.07" N	019°47'50.57" E	C	12	50°04'31.18" N	019°48'19.32" E	C	23	50°04'36.96" N	019°48'02.67" E	C
1	50°04'21.60" N	019°47'52.19" E	E	13	50°04'28.69" N	019°48'02.95" E	C	28	50°04'31.24" N	019°47'52.80" E	C
1L	50°04'22.38" N	019°47'52.78" E	C	14	50°04'28.96" N	019°48'05.17" E	C	29	50°04'33.24" N	019°47'52.13" E	C
2R	50°04'21.99" N	019°47'55.23" E	C	15	50°04'29.32" N	019°48'07.73" E	C	30	50°04'34.79" N	019°47'51.61" E	C
2	50°04'22.05" N	019°47'56.09" E	E	16	50°04'29.63" N	019°48'09.94" E	C	31	50°04'28.07" N	019°47'48.03" E	C
2L	50°04'23.00" N	019°47'57.20" E	C	17	50°04'32.77" N	019°48'00.42" E	C	32	50°04'29.49" N	019°47'47.55" E	C
3	50°04'22.61" N	019°48'00.37" E	E	18	50°04'33.18" N	019°48'03.36" E	C	33	50°04'30.91" N	019°47'47.07" E	C
4	50°04'23.70" N	019°48'02.10" E	C	19	50°04'33.49" N	019°48'05.57" E	C	34	50°04'32.34" N	019°47'46.59" E	C
5	50°04'23.07" N	019°48'04.06" E	E	20	50°04'33.84" N	019°48'08.13" E	C	35	50°04'34.01" N	019°47'46.03" E	C
5L	50°04'23.98" N	019°48'04.19" E	C	21	50°04'34.16" N	019°48'10.34" E	C				
6R	50°04'23.81" N	019°48'07.00" E	C	24L	50°04'37.17" N	019°48'04.20" E	B				
6	50°04'23.58" N	019°48'07.62" E	E	24	50°04'37.39" N	019°48'05.72" E	C				
6L	50°04'24.61" N	019°48'08.82" E	C	24R	50°04'37.60" N	019°48'07.24" E	B				
7R	50°04'24.52" N	019°48'11.71" E	C	25L	50°04'37.86" N	019°48'09.11" E	B				
7	50°04'24.40" N	019°48'12.64" E	E	25	50°04'37.97" N	019°48'09.87" E	C				
8	50°04'24.32" N	019°48'14.01" E	C	25R	50°04'38.07" N	019°48'10.63" E	B				
9	50°04'26.79" N	019°48'17.07" E	C	26	50°04'38.20" N	019°48'11.00" E	C				
10	50°04'28.18" N	019°48'17.72" E	C	27	50°04'38.69" N	019°48'11.32" E	C				
11	50°04'29.82" N	019°48'18.49" E	C	22	50°04'36.63" N	019°48'00.31" E	C				

LEGEND

AIRCRAFT STAND	• 1
POINT LIGHT	○
FLASHING LIGHT	▽
APRON LIGHT	✱
POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC.	⊙
NEW PAVED AREA	▨

NOT TO SCALE

AIRAC SUP 24/24 (AD 2 EPGD)

Data publikacji / Publication date
25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from
22 FEB 2024

Obowiązuje do / Effective to
11 JUL 2024

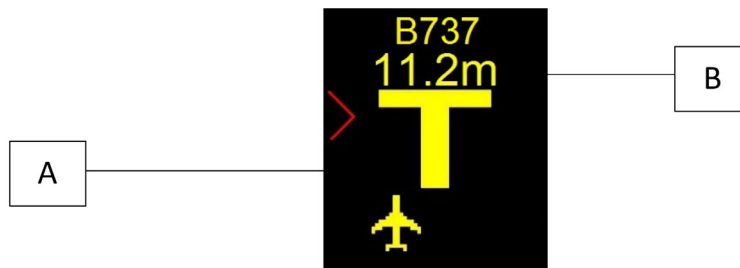
TESTY AUTOMATYCZNEGO SYSTEMU DOKOWANIA „CIMC TIANDA” NA STANOWISKU POSTOJOWYM NR 28 NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY (EPGD)

Stanowisko postojowe nr 28 zostało testowo wyposażone w zaawansowany wzrokowy system dokowania A-VDGS „CIMC TIANDA”. A-VDGS 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.

TESTING OF “CIMC TIANDA” VISUAL INTELLIGENT DOCKING GUIDANCE SYSTEM ON PARKING STAND NO 28 AT GDAŃSK LECH WAŁĘSA (EPGD) AERODROME

Parking stand No 28 has been equipped with a CIMC-Tianda Visual Intelligent Docking Guidance System (A-VDGS) for testing. A-VDGS tracks the crosswise and longitudinal aircraft position relative to the aircraft stand taxilane. Information regarding the aircraft position and risks in the docking procedure are provided to flight crews on a display located at the extended centre line of an aircraft stand taxilane.

1.



A. WYŚWIETLACZ ALFANUMERYCZNY / ALPHANUMERIC DISPLAY		
ACFT type	typ statku powietrznego (wcześniej zdefiniowany przez koordynatora ruchu naziemnego)	aircraft type (previously defined by the marshaller)
WAIT / VIEW / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
WAIT / APRON BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
SLOW	zbyt duża prędkość ACFT podczas kołowania na stanowisko	ACFT approach speed too fast for docking
ACFT type and SLOW	a) złe warunki pogodowe - zmniejszona widzialność b) utrata kontaktu ze statkiem powietrznym podczas kołowania	a) bad weather conditions - reduced visibility b) loss of contact with the aircraft during docking
STOP	konieczność nagłego zatrzymania ACFT (emergency stop)	ACFT to be stopped immediately (emergency stop)
STOP / ID / FAIL	zatrzymanie ACFT z powodu niepowodzenia identyfikacji samolotu	ACFT to be stopped due to failed aircraft identification
STOP / SBU	zbyt duże odchylenie ACFT od linii centralnej w zasięgu ostatnich 2 metrów od punktu zatrzymania	ACFT far off the centre line within the last 2 m to the stop position
STOP / TOO / FAST	zatrzymanie ACFT z powodu zbyt dużej prędkości kołowania	ACFT to be stopped due to taxiing speed too fast
STOP następnie/next OK	prawidłowe zatrzymanie ACFT w punkcie zatrzymania	ACFT stopped in the correct position
TOO FAR	ACFT przekroczył punkt zatrzymania (odległość powyżej 1 metra)	ACFT 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. POLE WSKAŹNIKA ZBLIŻANIA / APPROACH DISTANCE FIELD	
Wskazuje odległość do punktu zatrzymania.	The indicator shows the remaining distance to the stop position.

2. RUTYNOWE CZYNNOŚCI PODCZAS DOKOWANIA PRZY UŻYCIU SYSTEMU

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

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 20 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.

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

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

3. EMERGENCY STOP

W przypadku pojawienia się czerwonego napisu STOP oraz czerwonych strzałek po obydwu stronach prowadzenia azymutowego konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie statku powietrznego.

4. PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA

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

W przypadku niesprawności systemu A-VDGS lub na prośbę pilota, ustawienie statku powietrznego na stanowisku wyposażonym w system może odbywać się w oparciu o sygnały koordynatora ruchu naziemnego.

W przypadku awarii i/lub wyłączenia systemu A-VDGS podczas operacji wprowadzenia statku powietrznego na stanowisko, dokończenie tej operacji odbywa się według sygnałów koordynatora ruchu naziemnego.

Kiedy statek powietrzny nie zostanie wykryty przez system A-VDGS (brak żółtego pola zbliżania) pilot musi zatrzymać statek powietrzny w bezpiecznej odległości od rękawa.

5. INFORMACJE DODATKOWE

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

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego:

Godziny pracy: H24

Tel.: +48-58-348-1159

Tel. kom.: +48-606-268-370

Faks: +48-58-348-1459

E-mail: duty@airport.gdansk.pl

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 20 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.

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

EMERGENCY STOP

When a red STOP message and red arrows appear on both sides of the azimuth guidance line, the aircraft 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 A-VDGS system.

In the event of malfunction of the A-VDGS system or at the pilot's request, the docking of the aircraft on a stand equipped with the system may be carried out with a marshaller assistance.

In the event of failure and/or shut-off of the A-VDGS system during an aircraft docking operation, the operation will be completed with a marshaller assistance.

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

ADDITIONAL INFORMATION

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

Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer:

Operational hours: H24

Phone: +48-58-348-1159

Mobile: +48-606-268-370

Fax: +48-58-348-1459

E-mail: duty@airport.gdansk.pl

- 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 25/24 (GEN 3.6)

Data publikacji / Publication date

25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from

22 FEB 2024

Obowiązuje do / Effective to

31 DEC 2024 EST

TYMCZASOWA ZMIANA LOKALIZACJI JEDNOSTKI ASAR

W terminie do 31 DEC 2024 EST jednostka służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR) standardowo pełniąc dyżur na lotnisku Świdwin (EPSN) będzie pełnić dyżur na lotnisku Powidz (EPPW).

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 71/23.

- KONIEC -

LOCATION OF AN ASAR UNIT TEMPORARILY CHANGED

To 31 DEC 2024 EST, the aeronautical search and rescue (ASAR) unit normally on duty at Świdwin (EPSN) aerodrome will be on duty at Powidz (EPPW) aerodrome.

This Supplement replaces Supplement 71/23.

- 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 26/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date
25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from
12 MAR 2024

Obowiązuje do / Effective to
18 OCT 2024

SKOKI SPADOCHRONOWE NA LOTNISKU DĘBLIN (EPDE)

1. TERMINY I CZAS (UTC)

12 – 16 MAR 2024: 0400 - 1500
08 – 13 APR 2024: 0400 - 1500
13 – 18 MAY 2024: 0400 - 1800
20 – 24 MAY 2024: 0400 - 1800
16 – 20 SEP 2024: 0400 - 1800
07 – 12 OCT 2024: 0400 - 1800
14 – 18 OCT 2024: 0400 - 1800

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

2. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

EPTR345

Strefa wyznaczona na potrzeby skoków spadochronowych. Klasa przestrzeni - C. Kontrolę zapewnia ACC OAT.

Granice poziome:

1. 51 44 39 N 021 45 46 E
2. 51 36 13 N 022 11 24 E
3. 51 26 41 N 022 04 23 E
4. 51 35 09 N 021 37 16 E
1. 51 44 39 N 021 45 46 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 135
oraz MCTR EPDE, MTMA DĘBLIN.

3. ORGANIZATOR SKOKÓW

Dowódca Jednostki Wojskowej 4416
Tel. kom.: +48-505-115-638

4. INFORMACJE DODATKOWE

- 4.1 Strefa EPTR345 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności służby ACC OAT.
- 4.2 Przeloty statków powietrznych do strefy EPTR345 będą wykonywane z lotniska EPDE.
- 4.3 Loty w strefie EPTR345 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.
- 4.4 Kontrola ruchu lotniczego w EPTR345 będzie zapewniana przez ACC OAT w przedziale wysokości FL 95 - FL 135.

PARACHUTE JUMPING AT DĘBLIN (EPDE) AERODROME

DATES AND TIMES (UTC)

12 – 16 MAR 2024: 0400 - 1500
08 – 13 APR 2024: 0400 - 1500
13 – 18 MAY 2024: 0400 - 1800
20 – 24 MAY 2024: 0400 - 1800
16 – 20 SEP 2024: 0400 - 1800
07 – 12 OCT 2024: 0400 - 1800
14 – 18 OCT 2024: 0400 - 1800

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREA

EPTR345

The area has been established to accommodate parachute jumping. Class C airspace. Air traffic control will be provided by OAT ACC.

Lateral limits:

1. 51 44 39 N 021 45 46 E
2. 51 36 13 N 022 11 24 E
3. 51 26 41 N 022 04 23 E
4. 51 35 09 N 021 37 16 E
1. 51 44 39 N 021 45 46 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 135
and MCTR EPDE MCTR, DĘBLIN MTMA .

ORGANISER OF PARACHUTE JUMPING

Commander of Military Unit 4416
Mobile: +48-505-115-638

ADDITIONAL INFORMATION

The area EPTR345 is segregated within the area of responsibility of OAT ACC.

Flights of aircraft to the area EPTR345 will be performed from EPDE aerodrome.

Flights of aircraft within the area EPTR345 should be conducted under VFR (at speeds not greater than 250 kt IAS) giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision outside the area. Flight operations shall be carried out away from the assigned boundaries of the area and without infringing them.

ATC within the EPTR345 will be provided by OAT ACC between FL 95 - FL 135.

- 4.5 Loty i skoki spadochronowe w strefie EPTR345 mogą być realizowane po uzgodnieniu i koordynacji z ACC OAT.
Możliwość przelotu przez strefę w przedziale wysokości FL 95 - FL 135 APP WARSZAWA będzie koordynować z ACC OAT.
- 4.6 Strefa EPTR345 podlega procedurze zamawiania i aktywacji przez organizatora zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1.
- 4.7 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-261-828-131/132, +48-22-574-5711.

Patrz: mapa.

- KONIEC -

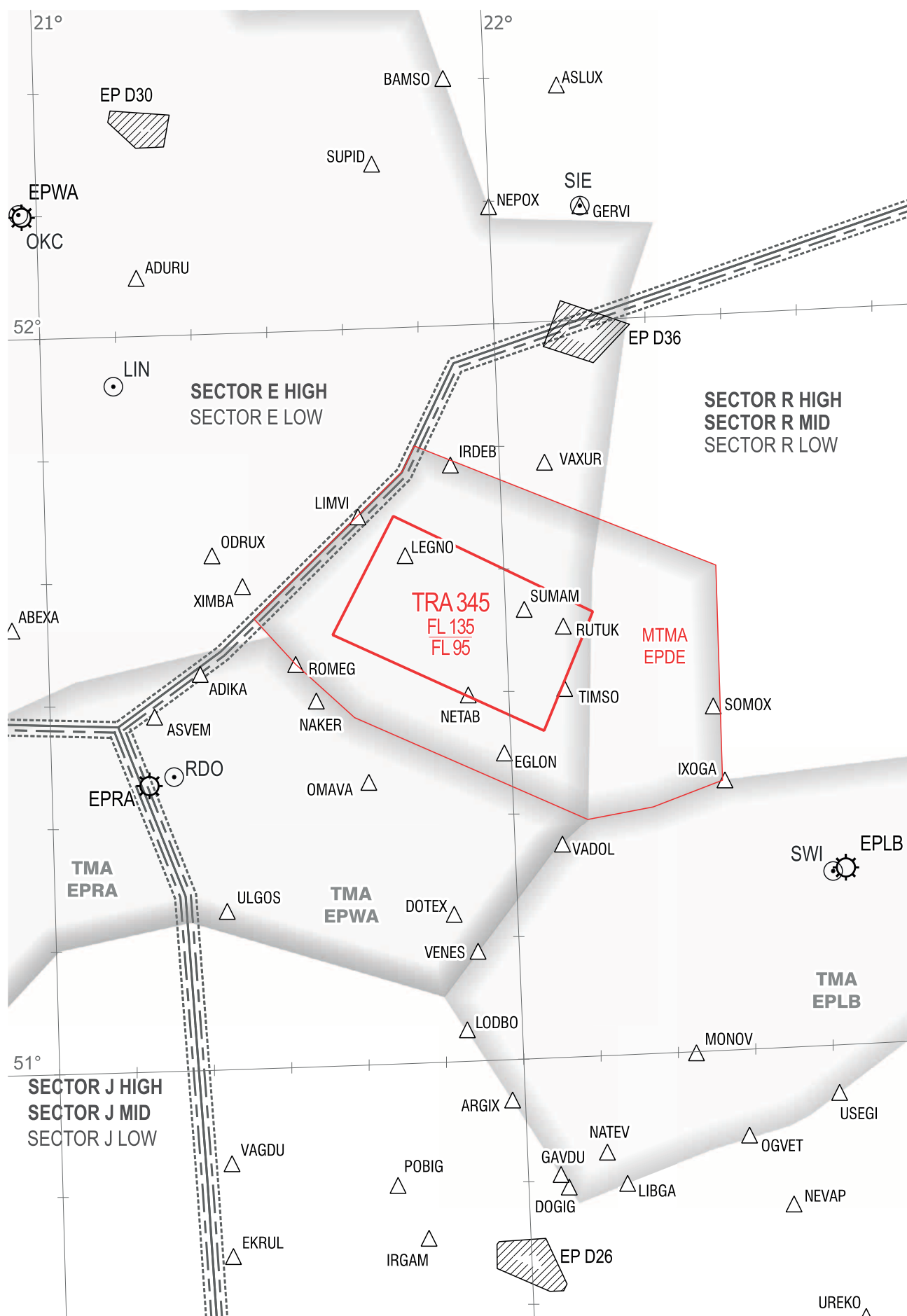
Flights and parachute jumping within the EPTR345 can be performed upon approval and coordination with OAT ACC.
WARSZAWA APP will coordinate with OAT ACC possibility of transit through the area between FL 95 - FL 135.

EPTR345 is to be requested and activated by the organiser in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1.

Detailed information on the actual activity times of the area will be available from AMC Poland, phone: +48-261-828-131/132, +48-22-574-5711.

See: chart.

- 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 27/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from

05 MAR 2024

Obowiązuje do / Effective to

08 MAR 2024

SZKOLENIE LOTNICZE – WIELBARK

1. TERMIN

05 – 08 MAR 2024

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

Planowany czas aktywności:

05 MAR 2024 0920 – 1540

06 MAR 2024 0800 – 1715

07 MAR 2024 0920 – 1715

08 MAR 2024 0800 – 1630

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy wyznaczone dla zabezpieczenia szkolenia lotniczego. W trakcie aktywności stref przestrzeń niesklasyfikowana. Wlot do stref możliwy tylko po uzyskaniu zgody od organizatora.

EPTR464

Granice poziome:

1. 53 33 58 N 020 21 02 E

2. 53 31 50 N 021 16 10 E

3. 53 10 00 N 021 13 50 E

4. 53 12 08 N 020 18 22 E

1. 53 33 58 N 020 21 02 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: FL 95

EPTR465

Granice poziome:

1. 53 45 59 N 021 50 53 E

2. 53 40 35 N 021 54 36 E

3. 53 26 04 N 021 15 33 E

4. 53 31 50 N 021 16 10 E

1. 53 45 59 N 021 50 53 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: 4000 ft AMSL

EPTR466 (loty UAV/TB2)

Granice poziome:

1. 53 33 58 N 020 21 02 E

2. 53 31 50 N 021 16 10 E

3. 53 10 00 N 021 13 50 E

4. 53 12 08 N 020 18 22 E

1. 53 33 58 N 020 21 02 E

AERIAL TRAINING – WIELBARK

DATE

05 – 08 MAR 2024

TIME (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).

Planned activity times:

05 MAR 2024 0920 – 1540

06 MAR 2024 0800 – 1715

07 MAR 2024 0920 – 1715

08 MAR 2024 0800 – 1630

TEMPORARY RESERVED AREAS

Areas designated to safeguard aerial training. During the activity of the areas the airspace is unclassified. Entry into the areas is possible only upon permission from the organiser.

EPTR464

Lateral limits:

1. 53 33 58 N 020 21 02 E

2. 53 31 50 N 021 16 10 E

3. 53 10 00 N 021 13 50 E

4. 53 12 08 N 020 18 22 E

1. 53 33 58 N 020 21 02 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: FL 95

EPTR465

Lateral limits:

1. 53 45 59 N 021 50 53 E

2. 53 40 35 N 021 54 36 E

3. 53 26 04 N 021 15 33 E

4. 53 31 50 N 021 16 10 E

1. 53 45 59 N 021 50 53 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 4000 ft AMSL

EPTR466 (UAV/TB2 flights)

Lateral limits:

1. 53 33 58 N 020 21 02 E

2. 53 31 50 N 021 16 10 E

3. 53 10 00 N 021 13 50 E

4. 53 12 08 N 020 18 22 E

1. 53 33 58 N 020 21 02 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 155

Górna granica: FL 205

oraz:

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

3.1 FLIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ) ORAZ RESTRYKCJE FUA

EPTR466Z

Granice poziome:

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

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 155

Górna granica: FL 205

3.2 RESTRYKCJE FUA

EPTR466ZR

Not available for traffic.

4. WŁADZE ODPOWIEDZIALNE ZA ORGANIZACJĘ SZKOLENIA

1 Skrzydło Lotnictwa Taktycznego/Wydział Ruchu Lotniczego

Tel. kom.: +48-519-038-104

5. ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO

- 5.1 Strefy EPTR464 - 466 zostały wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności służby FIS WARSZAWA i ACC WARSZAWA.
- 5.2 Strefy EPTR464 - 466 podlegają procedurze zamawiania, aktywacji i dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz pkt 9.1 przez ARO EPMM, tel.: +48-261-533-353.
- 5.3 Szkolenie lotnicze na DOL Wielbark jest realizowane w ramach ćwiczeń DRAGON - 24.
- 5.4 Organizator dokonał uzgodnień planowanego czasu aktywności strefy EPTR464 z zarządzającym Portem Lotniczym Olsztyn – Mazury (EPSY) (w przypadku zmiany rozkładu lotów na lotnisku EPSY zostanie to uwzględnione i opublikowane w formie NOTAM).
- 5.5 Lotniska startu i lądowania: EPML, EPMB, EPMM, EPKK, EPPW, EPKS, EPLK.
- 5.6 Organizator szkolenia będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
 - bufor poziomy: 500 m w przypadku stałopłatów oraz 150 m w przypadku wiroplątów;
 - bufor pionowy: 500 ft.
- 5.7 Użytkownik strefy EPTR466 (w przypadku braku aktywności EPTS2) zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS, a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefie (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.
- 5.8 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w UAV strefie.
- 5.9 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref EPTR464 - 466 będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48 22-574-57-33 – 35.

Patrz: mapa.

Vertical limits:

Lower limit: FL 155

Upper limit: FL 205

and:

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

FLIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ) AND FUA RESTRICTIONS

EPTR466Z

Lateral limits:

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

Vertical limits:

Lower limit: FL 155

Upper limit: FL 205

FUA RESTRICTIONS

EPTR466ZR

Not available for traffic.

AUTHORITY RESPONSIBLE FOR THE ORGANISATION OF THE TRAINING

1st Tactical Air Wing/Air Traffic Department

Mobile: +48-519-038-104

ORGANISATION OF AIR TRAFFIC

Areas EPTR464 - 466 are segregated within the area of responsibility of WARSZAWA FIS and WARSZAWA ACC.

Areas EPTR464 - 466 will be requested, activated/deactivated in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.1 by the EPMM ARO, phone: +48-261-533-353.

Aerial training at DOL (highway strip) Wielbark is carried out as part of the DRAGON - 24 training.

Organiser has made arrangements of planned activity times of the area EPTR464 with the administration of Olsztyn - Mazury Airport (in case of change in flights schedule at EPSY aerodrome it will be included and published by NOTAM).

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

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

- lateral buffer: 500 m for fixed-wing and 150 m for rotor-wing UAVs;

- vertical buffer: 500 ft.

The EPTR466 area user (in the event of EPTS2 inactivity) shall provide telephone communication for effective and immediate contact between AMC/ATS and the person responsible for flights carried out within the area (UAV operators) who will be available during the period of the area activity.

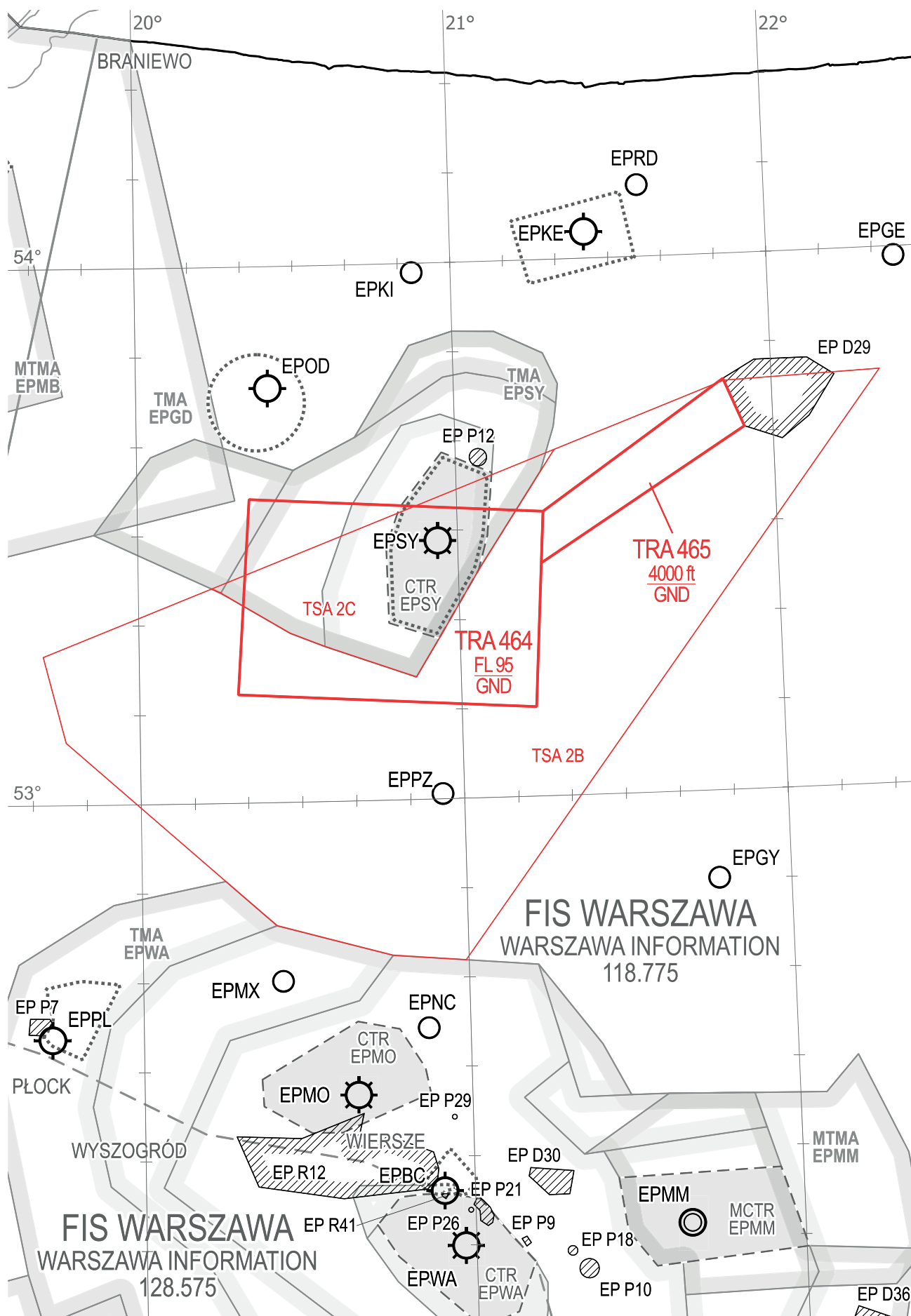
At the request of AMC/ATS the operator is obliged to terminate the UAV flight within the area as quickly as possible.

Detailed information on the actual activity times of the areas EPTR 464 - 466 will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

See: chart.

- KONIEC -

- END -

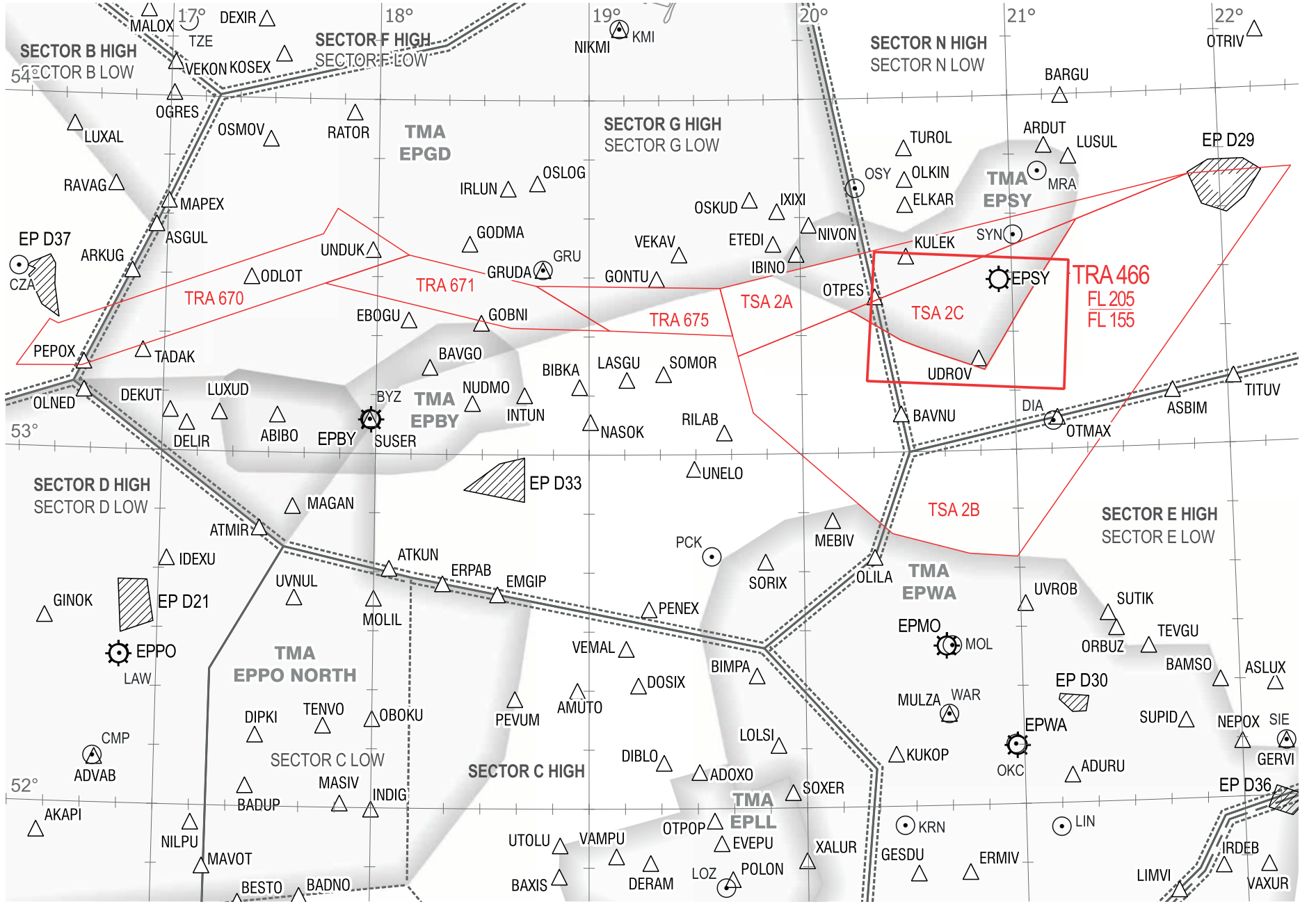


NOT TO SCALE

FIS SECTORS

NOT TO SCALE

ACC SECTORS





POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

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

AIRAC SUP 28/24 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

25 JAN 2024

Obowiązuje od / Effective from

25 FEB 2024

Obowiązuje do / Effective to

14 MAR 2024

ĆWICZENIE WOJSKOWE – COBRA 24

1. TERMINY

25 FEB – 14 MAR 2024

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy wyznaczone na potrzeby lotów UAV. W czasie aktywności stref przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR695

Granice poziome:

Koło o promieniu 7 km i środku o współrzędnych:
51 08 40 N 018 22 03 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

EPTR696

Granice poziome:

Koło o promieniu 7 km i środku o współrzędnych:
50 45 07 N 018 52 14 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

Uwaga:

strefa EPTR696 nie może być aktywna jednocześnie ze strefą EPTR699.

EPTR697

Granice poziome:

Koło o promieniu 6 km i środku o współrzędnych:
50 30 40 N 018 46 49 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

Uwaga:

strefa EPTR697 nie może być aktywna jednocześnie ze strefą EPTR700.

EPTR698

Granice poziome:

Koło o promieniu 5 km i środku o współrzędnych:
50 23 48 N 018 35 46 E

COBRA 24 – MILITARY EXERCISE

DATES

25 FEB – 14 MAR 2024

TIMES (UTC)

In accordance with the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREAS

The areas have been designated for the purposes of UAV flights. During the activity of the areas airspace is unclassified.

EPTR695

Lateral limits:

Circle of 7 km radius centred at point with coordinates:
51 08 40 N 018 22 03 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

EPTR696

Lateral limits:

Circle of 7 km radius centred at point with coordinates:
50 45 07 N 018 52 14 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

Note:

EPTR696 area cannot be active simultaneously with EPTR699 area.

EPTR697

Lateral limits:

Circle of 6 km radius centred at point with coordinates:
50 30 40 N 018 46 49 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

Note:

EPTR697 area cannot be active simultaneously with EPTR700 area.

EPTR698

Lateral limits:

Circle of 5 km radius centred at point with coordinates:
50 23 48 N 018 35 46 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

Uwaga:

z wyłączeniem ATZ EPGL. Strefa EPTR698 nie może być aktywna jednocześnie ze strefami EPTR702 oraz EPTR703.

EPTR699

Granice poziome:

Koło o promieniu 7 km i środku o współrzędnych:
50 47 18 N 019 05 52 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

Uwaga:

strefa EPTR699 nie może być aktywna jednocześnie ze strefą EPTR696.

EPTR700

Granice poziome:

Koło o promieniu 7 km i środku o współrzędnych:
50 33 06 N 018 38 26 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

Uwaga:

strefa EPTR700 nie może być aktywna jednocześnie ze strefą EPTR697.

EPTR701

Granice poziome:

Koło o promieniu 6 km i środku o współrzędnych:
50 25 02 N 018 53 52 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

EPTR702

Granice poziome:

Koło o promieniu 7 km i środku o współrzędnych:
50 25 41 N 018 33 18 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

Uwaga:

Strefa EPTR702 nie może być aktywna jednocześnie ze strefami EPTR698 oraz EPTR703.

EPTR703

Granice poziome:

Koło o promieniu 5 km i środku o współrzędnych:
50 22 26 N 018 39 46 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

Uwaga:

z wyłączeniem ATZ EPGL oraz aktywnej strefy EPTR165. Strefa EPTR703 nie może być aktywna jednocześnie ze strefami EPTR698 oraz EPTR702.

EPTR704

Granice poziome:

Koło o promieniu 3 km i środku o współrzędnych:
50 28 16 N 019 03 50 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

Note:

excluding EPGL ATZ. EPTR698 area cannot be active simultaneously with EPTR702 and EPTR703 areas.

EPTR699

Lateral limits:

Circle of 7 km radius centred at point with coordinates:
50 47 18 N 019 05 52 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

Note:

EPTR699 area cannot be active simultaneously with EPTR696 area.

EPTR700

Lateral limits:

Circle of 7 km radius centred at point with coordinates:
50 33 06 N 018 38 26 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

Note:

EPTR700 area cannot be active simultaneously with EPTR697 area.

EPTR701

Lateral limits:

Circle of 6 km radius centred at point with coordinates:
50 25 02 N 018 53 52 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

EPTR702

Lateral limits:

Circle of 7 km radius centred at point with coordinates:
50 25 41 N 018 33 18 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

Note:

EPTR702 area cannot be active simultaneously with EPTR698 and EPTR703 areas.

EPTR703

Lateral limits:

Circle of 5 km radius centred at point with coordinates:
50 22 26 N 018 39 46 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

Note:

excluding EPGL ATZ and active EPTR165 area. EPTR703 area cannot be active simultaneously with EPTR698 and EPTR702 areas.

EPTR704

Lateral limits:

Circle of 3 km radius centred at point with coordinates:
50 28 16 N 019 03 50 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

EPTR705**Granice poziome:**

Koło o promieniu 6 km i środku o współrzędnych:
50 27 32 N 018 53 12 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

EPTR706**Granice poziome:**

Koło o promieniu 5,5 km i środku o współrzędnych:
50 38 57 N 020 13 11 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

EPTR707**Granice poziome:**

Koło o promieniu 7 km i środku o współrzędnych:
52 04 48 N 023 08 51 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

Uwaga:

z wyłączeniem aktywnych stref EPTR117 oraz EPTR118.

EPTR708**Granice poziome:**

Koło o promieniu 4 km i środku o współrzędnych:
50 09 25 N 022 02 07 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2300 ft AMSL

4. ORGANIZATOR ĆWICZENIA

Dowódca JW. 4101

Tel. kom.: +48-600-382-269 (zamówienie, aktywacja/dezaktywacja),

Tel. kom.: +48-661-654-303 (planowanie).

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefa **EPTR695** wydzielona jest w przestrzeni odpowiedzialności służby FIS POZNAŃ. Strefy **EPTR696**, **EPTR698 - 700**, **EPTR702 - 703**, **EPTR706** wydzielone są w przestrzeni odpowiedzialności służby FIS KRAKÓW. Strefy **EPTR697**, **EPTR701**, **EPTR705** wydzielone są w przestrzeni odpowiedzialności służb TWR EPKT i FIS KRAKÓW. Strefa **EPTR704** wydzielona jest w przestrzeni odpowiedzialności służby TWR EPKT. Strefa **EPTR707** wydzielona jest w przestrzeni odpowiedzialności służby FIS WARSZAWA. Strefa **EPTR708** wydzielona jest w przestrzeni odpowiedzialności służby TWR EPRZ.
- 5.2 Strefy EPTR695 - 708 podlegają rezerwacji, aktywacji i dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 9 przez organizatora ćwiczenia. Tydzień przed rozpoczęciem ćwiczenia terminy aktywności stref wydzielonych w przestrzeni kontrolowanej zostaną przekazane przez organizatora do AMC Polska.
- 5.3 Ćwiczenie posiada priorytet wobec innej działalności lotniczej oraz lotów szkoleniowych. W sprawie lotów operacyjnych priorytet określa Dyżurna Służba Operacyjna - Centrum Operacji Powietrznych (DSO - COP).
- 5.4 Wloty statków powietrznych na hasło GARDa, RATOWNIK oraz o statusie HOSP, SAR, EMER do stref wydzielonych na potrzeby ćwiczenia AMC Polska koordynuje z organizatorem ćwiczenia.
- 5.5 Loty w strefie EPTS6A z ominięciem stref EPTR695, EPTR696, EPTR699.
- 5.6 Loty w strefie EPTS4C z ominięciem strefy EPTR707.
- 5.7 Loty w strefie EPTR165 z ominięciem stref EPTR698, EPTR702.
- 5.8 Loty w strefie EPTR143 z ominięciem strefy EPTR700.

EPTR705**Lateral limits:**

Circle of 6 km radius centred at point with coordinates:
50 27 32 N 018 53 12 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

EPTR706**Lateral limits:**

Circle of 5.5 km radius centred at point with coordinates:
50 38 57 N 020 13 11 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

EPTR707**Lateral limits:**

Circle of 7 km radius centred at point with coordinates:
52 04 48 N 023 08 51 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

Note:

excluding active EPTR117 and EPTR118 areas.

EPTR708**Lateral limits:**

Circle of 4 km radius centred at point with coordinates:
50 09 25 N 022 02 07 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2300 ft AMSL

EXERCISE ORGANISER

Commander of Military Unit 4101

Mobile: +48-600-382-269 (reservation, activation/deactivation),

Mobile: +48-661-654-303 (planning).

ADDITIONAL INFORMATION

The **EPTR695** area is segregated within the area of responsibility of POZNAŃ FIS. The **EPTR696**, **EPTR698 - 700**, **EPTR702 - 703**, **EPTR706** areas are segregated within the area of responsibility of KRAKÓW FIS. The **EPTR697**, **EPTR701**, **EPTR705** areas are segregated within the area of responsibility of EPKT TWR and KRAKÓW FIS. The **EPTR704** area is segregated within the area of responsibility of EPKT TWR. The **EPTR707** area is segregated within the area of responsibility of WARSZAWA FIS. The **EPTR708** area is segregated within the area of responsibility of EPRZ TWR.

The EPTR695 - 708 areas are to be requested, activated/deactivated by the exercise organiser as detailed in AIP Poland ENR 5.2.1 point 9. A week prior to commencement of the exercise the organiser will submit dates of activities of areas segregated from controlled airspace to AMC Poland.

The exercise has priority over other aerial activity and training flights. Priority concerning operational flights is determined by the Duty Operational Service - Air Operations Centre.

Entries of GARDa, RATOWNIK flights as well as HOSP, SAR, EMER flights into the areas designated for exercise AMC Poland coordinates with the exercise organiser.

Flights in EPTS6A area bypassing active EPTR695, EPTR696, EPTR699 areas.

Flights in EPTS4C area bypassing EPTR707 area.

Flights in EPTR165 area bypassing EPTR698, EPTR702 areas.

Flights in EPTR143 area bypassing EPTR700 area.

- 5.9 Loty w strefach EPP2 i EPP22 po uzyskaniu zgody od zarządzającego strefą.
- 5.10 Strefy EPTR697, EPTR701, EPTR704, EPTR705 mogą być aktywowane między operacjami lotniczymi na lotnisku EPKT po uzyskaniu zgody TWR EPKT.
- 5.11 Strefa EPTR708 może być aktywowana między operacjami lotniczymi na lotnisku EPRZ po uzyskaniu zgody TWR EPRZ.
- 5.12 Strefa EPTS500 posiada priorytet w stosunku do strefy EPTR707.
- 5.13 Strefa EPTR706 posiada priorytet w stosunku do MRT156.

6. LOTY UAV

- 6.1 Organizator lotów 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.
- 6.2 Bezzałogowe statki powietrzne wykonujące loty w strefach EPTR będą wyposażone w funkcję Fail-Safe/RTH, która uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączona w każdej fazie lotu przez operatora. System Fail-Safe – funkcja systemu sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, reagującą automatycznie w przypadku utraty sygnału radiowego z nadajnika zdalnego sterowania, umożliwiającą wykonanie automatycznego lądowania awaryjnego lub innych zaprogramowanych czynności mających na celu bezpieczne zakończenie lotu lub zminimalizowanie negatywnych skutków zaistniałej awarii.
- 6.3 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nie uruchomieniu się funkcji Fail-Safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując:
- numer strefy EPTR lub jej część, w której nastąpiła utrata kontaktu,
- czas, w którym utracono kontakt z UAV,
- czas pozostały do wyczerpania baterii/paliwa,
- ostatnio zarejestrowaną prędkość UAV,
- ostatnio obrany kurs/kierunek lotu i to na ile prawdopodobne jest, że UAV będzie leciał z tym kursem,
- ostatnią znaną wysokość na jakiej znajdował się UAV lub na jakiej utracono kontakt,
- inne istotne informacje wynikające ze specyfiki zdarzenia.
- 6.4 W przypadku nawiązania ponownego kontaktu z UAV, operator informuje właściwy dla danej strefy organ ATS.
- 6.5 Użytkownik strefy zapewni łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS, a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefie (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.
- 6.6 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.
7. Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref EPTR695 - 708 będą dostępne w AMC Polska tel.: +48-22-574-5711 lub +48-261-828-131/132.

Patrz: mapa.

- KONIEC -

Flights in EPP2 and EPP22 areas are subject to prior permission from the area administrator.

The EPTR697, EPTR701, EPTR704, EPTR705 areas may be activated between flight operations at EPKT AD after obtaining permission from EPKT TWR.

The EPTR708 area may be activated between flight operations at EPRZ AD after obtaining permission from EPRZ TWR.

The EPTS500 area has priority over EPTR707 area.

The EPTR706 area has priority over MRT156.

UAV FLIGHTS

Flights organiser 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.

UAVs operating within the EPTR 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. 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.

In the event that radio contact with a UAV is lost and the Fail-Safe/RTH function is not started, the UAV operator immediately informs by phone an ATS unit relevant for a given area or an area of exit of an UAV:

- number of EPTR or its portion within which loss of contact occurred,
- time when contact with the UAV was lost,
- battery/fuel depletion,
- last recorded UAV speed,
- last heading/direction of flight and probability that the UAV is going to maintain it,
- last known altitude at which the UAV was flown or contact was lost,

- other significant information due to the characteristics of the occurrence.

In case of reestablishing radio contact with the UAV, the operator informs an ATS unit relevant for a given area.

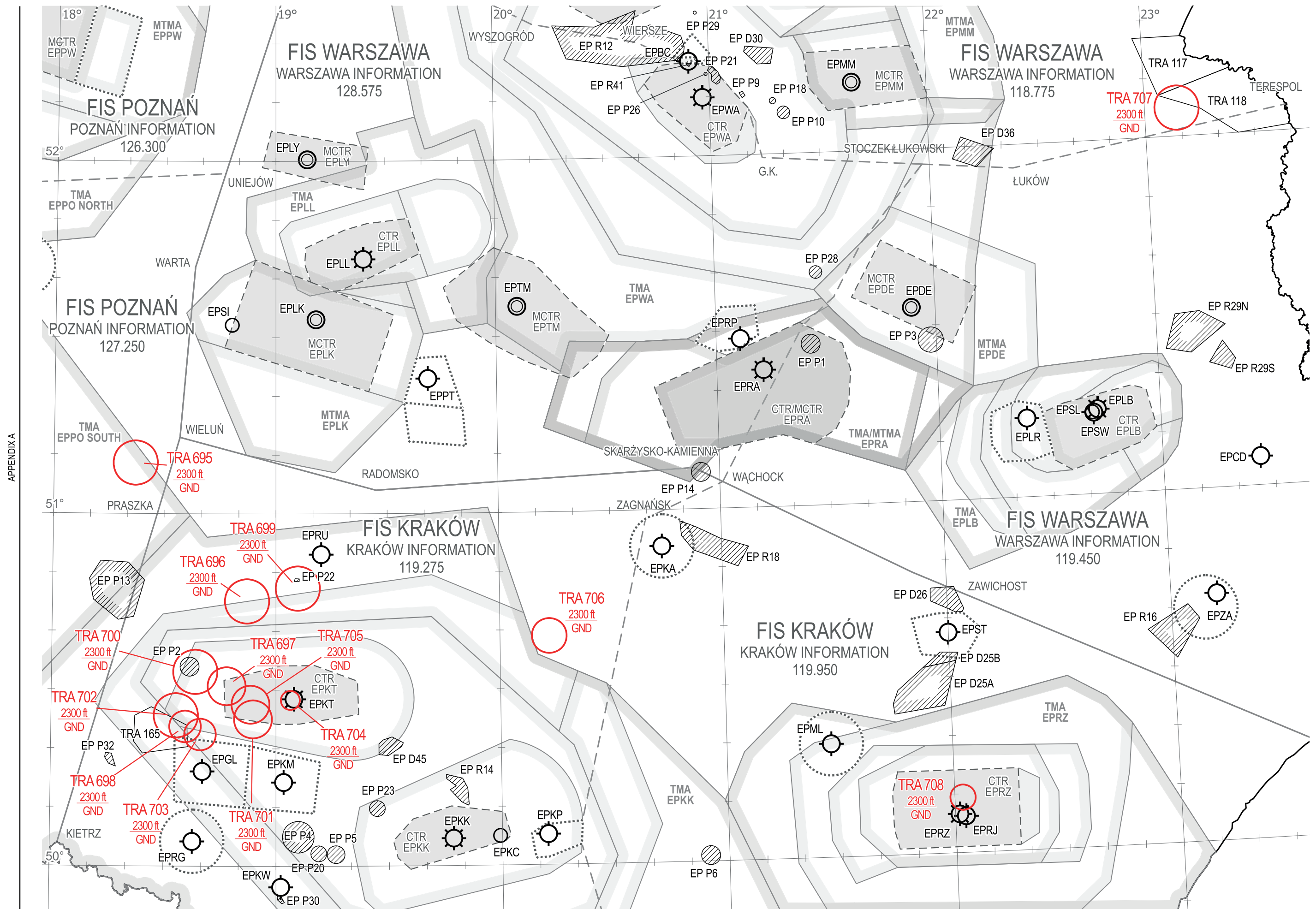
The area user will provide telephone communication for effective and immediate contact between AMC/ATS and the person responsible for flights carried out within the area (UAV operators) who will be available during the whole period of the area activity.

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

Detailed information on the real activity times of the areas EPTR695 - 708 will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5711 or +48-261-828-131/132.

See: chart.

- END -



FIS SECTORS

AIRAC SUP 28/24

NOT TO SCALE

Data publikacji / Publication date 25 JAN 2024

AIP AIRAC AMDT 02/24

Obowiązuje od / Effective from

22 FEB 2024

GEN:

- wprowadzenie wskaźnika lokalizacji dla lądowiska Wiśniowski Sp. z o.o. S.K.A. (EPFW);
- aktualizacja taryfy opłat za korzystanie z lotnisk: Kraków/Balice (EPKK), Zielona Góra/Babimost (EPZG);
- zmiany edytorskie.

ENR:

- wprowadzenie informacji o nowych przeszkodach lotniczych: farma wiatrowa Chodzież, farma wiatrowa Dzwola (Kocudza Pierwsza, Kocudza Druga), farma wiatrowa Głędowo (Brzeźno, Głędowo, Jęczniki Wielkie, Skarszewo, Wierzchowo), farma wiatrowa Przyrów (Przyrów, Stanisławów, Staropole, Wiercica, Zarębice), farma wiatrowa Sławoszewek;
- aktualizacja informacji o przeszkodach lotniczych: maszt Olszanka, maszt Torzym, farma wiatrowa Sulmierzyce, farma wiatrowa Waganiec;

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:

Bydgoszcz (EPBY) – mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;

Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) – mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;

Kraków/Balice (EPKK) – operacje w warunkach ograniczonej widzialności (LVP);

Katowice - Pyrzowice (EPKT) – światła RWY oraz RWY APCH, mapa operacyjna do lotów z widocznością;

Lublin (EPLB) – mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;

Warszawa - Modlin (EPMO) – procedury LVP; procedura płynnego podejścia do lądowania CDA, mapa standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;

Warszawa - Radom (EPRA) – godziny pracy zarządzającego AD, obsługa ACFT o wyższej literze kodu, aktywność zwierząt w rejonie lotniska;

GEN:

- location indicator for Wiśniowski Sp. z o.o. S.K.A. (EPFW) airfield introduced;
- aerodrome charges for the following aerodromes updated: Kraków/Balice (EPKK), Zielona Góra/Babimost (EPZG);
- editorial changes.

ENR:

- information on new aeronautical obstacles introduced: Chodzież wind farm, Dzwola (Kocudza Pierwsza, Kocudza Druga) wind farm, Głędowo (Brzeźno, Głędowo, Jęczniki Wielkie, Skarszewo, Wierzchowo) wind farm, Przyrów (Przyrów, Stanisławów, Staropole, Wiercica, Zarębice) wind farm, Sławoszewek wind farm;
- information on aeronautical obstacles updated: Olszanka mast, Torzym mast, Sulmierzyce wind farm, Waganiec wind farm;

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:

Bydgoszcz (EPBY) – Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO;

Gdańsk Lech Wałęsa (EPGD) – Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO;

Kraków/Balice (EPKK) – Low Visibility Procedures (LVP);

Katowice - Pyrzowice (EPKT) – RWY, RWY APCH lights, Visual Operation Chart;

Lublin (EPLB) – Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO;

Warszawa - Modlin (EPMO) – LVP, Continuous Descent Approach (CDA) procedure, Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO;

Warszawa - Radom (EPRA) – operational hours of AD administration, maintenance of higher code letter ACFT, wildlife activity in the vicinity of the aerodrome;

Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA) – środki załadunkowe, zasady parkowania zagranicznych statków powietrznych na płycie wojskowej, procedura płynnego podejścia do lądowania CDA, wykaz TWY z podziałem na typy zainstalowanego oświetlenia nawigacyjnego, mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;

Zielona Góra/Babimost (EPZG) – dane kontaktowe, ułatwienia dla pasażerów;

- zmiany edytorskie.

Warsaw Chopin Airport (EPWA) – cargo-handling facilities, foreign aircraft on military APN parking rules, Continuous Descent Approach (CDA) procedure, list of TWY according to navigational lighting installed, Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO;

Zielona Góra/Babimost (EPZG) – contact details, passenger facilities;

- editorial changes.

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

GEN

GEN 0.3-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.3-2	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.3-3	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-2	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-3	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-4	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-5	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-7	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-8	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-9	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-10	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-11	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-12	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-13	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-14	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.4-15	25 JAN 2024 01/24
GEN 0.5-1	10 AUG 2023 08/23
GEN 2.4-0	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.4-3	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.4-4	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.4-5	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.4-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-5	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-7	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-8	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-11	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.3-3	23 MAR 2023 03/23
GEN 4.1.9-4	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-5	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-7	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-8	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-9	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-10	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.15-1	28 MAR 2019 212
GEN 4.1.15-2	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-5	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-6	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-7	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-8	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-9	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-10	22 APR 2021 238
GEN 4.1.15-11	22 APR 2021 238

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

GEN 0.3-1	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.3-2	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.3-3	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-1	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-2	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-3	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-4	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-5	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-6	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-7	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-8	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-9	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-10	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-11	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-12	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-13	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-14	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.4-15	22 FEB 2024 02/24
GEN 0.5-1	22 FEB 2024 02/24
GEN 2.4-0	22 FEB 2024 02/24
GEN 2.4-3	22 FEB 2024 02/24
GEN 2.4-4	22 FEB 2024 02/24
GEN 2.4-5	22 FEB 2024 02/24
GEN 2.4-6	22 FEB 2024 02/24
GEN 3.2-5	22 FEB 2024 02/24
GEN 3.2-6	22 FEB 2024 02/24
GEN 3.2-7	22 FEB 2024 02/24
GEN 3.2-8	22 FEB 2024 02/24
GEN 3.2-11	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.3-3	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.9-4	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.9-5	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.9-6	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.9-7	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.9-8	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.9-9	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.9-10	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.15-1	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.15-2	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.15-5	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.15-6	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.15-7	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.15-8	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.15-9	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.15-10	22 FEB 2024 02/24
GEN 4.1.15-11	22 FEB 2024 02/24

GEN 4.1.15-12	22 APR 2021 238	-----	-----
ENR			
ENR 1.2-1	16 JUN 2022 252	ENR 1.2-1	22 FEB 2024 02/24
ENR 2.1.1-17	07 SEP 2023 09/23	ENR 2.1.1-17	22 FEB 2024 02/24
ENR 2.1.1-18	07 SEP 2023 09/23	ENR 2.1.1-18	22 FEB 2024 02/24
ENR 2.1.1-19	07 SEP 2023 09/23	ENR 2.1.1-19	22 FEB 2024 02/24
ENR 2.1.1-20	07 SEP 2023 09/23	ENR 2.1.1-20	22 FEB 2024 02/24
ENR 2.1.1-21	20 APR 2023 04/23	ENR 2.1.1-21	22 FEB 2024 02/24
ENR 2.1.1-22	20 APR 2023 04/23	ENR 2.1.1-22	22 FEB 2024 02/24
ENR 2.1.1-23	10 AUG 2023 08/23	ENR 2.1.1-23	22 FEB 2024 02/24
ENR 2.1.1-24	10 AUG 2023 08/23	ENR 2.1.1-24	22 FEB 2024 02/24
ENR 2.1.1-25	10 AUG 2023 08/23	ENR 2.1.1-25	22 FEB 2024 02/24
ENR 2.1.1-26	10 AUG 2023 08/23	-----	-----
ENR 6.1-1	25 JAN 2024 01/24	ENR 6.1-1	22 FEB 2024 02/24
ENR 6.2-2	25 JAN 2024 01/24	ENR 6.2-2	22 FEB 2024 02/24
ENR 6.2-5	25 JAN 2024 01/24	ENR 6.2-5	22 FEB 2024 02/24
ENR 6.2-8	25 JAN 2024 01/24	ENR 6.2-8	22 FEB 2024 02/24
AD			
AD 1.5.1-22	02 NOV 2023 11/23	AD 1.5.1-22	22 FEB 2024 02/24
AD 1.5.1-23	02 NOV 2023 11/23	-----	-----
AD 2 EPBY 4-1-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPBY 4-1-1	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPBY 4-1-3	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPBY 4-1-3	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPBY 4-2-1-0	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPBY 4-2-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPBY 4-2-2-0	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPBY 4-2-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPBY 5-1-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPBY 5-1-1	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPBY 5-3-1-0	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPBY 5-3-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPBY 5-3-2-0	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPBY 5-3-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPGD 1-14	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPGD 1-14	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPGD 4-2-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPGD 4-2-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPGD 4-2-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPGD 4-2-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPGD 5-3-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPGD 5-3-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPGD 5-3-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPGD 5-3-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKK 1-17	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-17	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKK 1-18	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-18	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKT 1-4	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKT 1-4	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKT 1-9	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKT 1-9	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKT 7-3-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKT 7-3-1	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPLB 4-1-2-0	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 4-1-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPLB 4-2-2-0	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 4-2-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPLB 5-1-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 5-1-1	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPLB 5-3-1-0	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 5-3-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPLB 5-3-2-0	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 5-3-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPMO 1-3	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPMO 1-3	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPMO 1-11	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPMO 1-11	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPMO 1-12	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPMO 1-12	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPMO 1-13	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPMO 1-13	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPMO 1-14	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPMO 1-14	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPMO 1-15	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPMO 1-15	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPMO 1-16	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPMO 1-16	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPMO 1-17	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPMO 1-17	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPMO 5-3-1-0	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPMO 5-3-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPMO 5-3-2-0	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPMO 5-3-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-2	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRA 1-2	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-3	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-3	22 FEB 2024 02/24

AD 2 EPRA 1-4	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-4	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-5	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-5	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-6	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-6	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-7	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-7	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-8	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-8	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-9	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-9	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-10	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-10	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-11	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-11	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-12	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-12	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-13	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-13	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-14	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-14	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-15	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-15	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-16	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-16	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPRA 1-17	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRA 1-17	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPWA 1-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWA 1-2	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPWA 1-3	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWA 1-3	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPWA 1-24	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWA 1-24	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPWA 1-35	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-35	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPWA 1-36	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPWA 1-36	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPWA 1-37	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 1-37	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPWA 5-3-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 5-3-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPWA 5-3-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 5-3-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPWA 5-3-3-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 5-3-3-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPWA 5-3-4-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 5-3-4-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPZG 1-2	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPZG 1-2	22 FEB 2024 02/24

3) NASTĘPUJĄCE NOTAM SĄ WPROWADZONE DO AIP POLSKA TĄ ZMIANĄ:
P3651/23, M1098/23, N7515/23, N7953/23, N8019/23, N8033/23, N8070/23.

3) THE FOLLOWING NOTAM ARE INCORPORATED INTO AIP POLAND WITH
THIS AMENDMENT: A3651/23, C1098/23, D7515/23, D7953/23, D8019/23,
D8033/23, D8070/23.

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

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

5) AIC POZOSTAJĄCE W MOCY:
02/21, 02/23, 03/23.

5) THE AIC REMAINING IN FORCE:
02/21, 02/23, 03/23.

6) POPRAWKI RĘCZNE: PATRZ GEN 0.5.

6) HAND AMENDMENTS: SEE GEN 0.5.

7) ZAZNACZYĆ WPROWADZENIE ZMIANY NA STRONACH GEN 0.2.

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

- KONIEC -

- END -

GEN 0.3

WYKAZ SUPLEMENTÓW DO AIP
RECORD OF AIP SUPPLEMENTS

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
06/22	Tymczasowa przeszkoda lotnicza w gm. Rzeszów Temporary aeronautical obstacle within the municipality of Rzeszów	ENR 5.4	27 JAN 2022 31 OCT 2023 EST	
125/22	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S24 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice aerodrome (EPKT) during the summer season S24	AD 2 EPKT	01 APR 2024 21 OCT 2024	
126/22	Wyłączenie z użytkowania trawiastych RWY 02/20 oraz RWY 11/29 na lotnisku Bydgoszcz (EPBY) Grass RWY 02/20 and RWY 11/29 at Bydgoszcz aerodrome (EPBY) closed	AD 2 EPBY	01 DEC 2022 01 NOV 2023 EST	
127/22	Tymczasowa przeszkoda lotnicza w rejonie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Temporary aeronautical obstacle in the vicinity of Gdańsk Lech Wałęsa aerodrome (EPGD)	AD 2 EPGD	01 DEC 2022 03 OCT 2024 EST	
128/22	Prace budowlane na lotnisku Wrocław-Strachowice (EPWR) Construction works at Wrocław-Strachowice aerodrome (EPWR)	AD 2 EPWR	01 DEC 2022 31 AUG 2023 EST	25 JAN 2024
01/23	Działalność lotnicza – Nowa Dęba Areas of aerial activities – Nowa Dęba	ENR 5	26 JAN 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
03/23	Zabezpieczenie operacji lotniczych w rejonie poligonu Wędrzyn (EPD27) Safeguarding the air operations within military training area Wędrzyn (EPD27)	ENR 5	26 JAN 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
04/23	Prace związane z demontażem świateł błyskowych (SFL) dla RWY 26 na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) Works related to the removal of sequenced flashing lights (SFL) on RWY 26 at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome	AD 2 EPKT	26 JAN 2023 31 JUL 2023 EST	25 JAN 2024
10/23	Szkolenie JW. 4101 Training of Military Unit 4101	ENR 5	13 FEB 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
11/23	Roboty budowlane prowadzone na terenie lotniska Kraków-Balice (EPKK) Construction works conducted at Kraków-Balice (EPKK) aerodrome	AD 2 EPKK	26 JAN 2023 31 DEC 2024 EST	22 FEB 2024
13/23	Loty szkolne w rejonie Westerplatte Training flights in the area of Westerplatte	ENR 5	26 JAN 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
16/23	Strefa czasowo rezerwowana dla zabezpieczenia operacji do/z lotniska Łask (EPLK) wykonywanych w ramach ćwiczeń wojskowych Temporary reserved area for securing operations to/from Łask aerodrome (EPLK) carried out as a part of military training	ENR 5	23 FEB 2023 31 DEC 2023	01 JAN 2024
20/23	Loty UAV w FIR EPWW UAV flights within EPWW FIR	ENR 5	23 FEB 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
24/23	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	23 MAR 2023 31 MAR 2024 EST	22 FEB 2024
29/23	Zabezpieczenie lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego Safeguarding glider flights of Warszawski Aero Club	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	01 JAN 2024
30/23	Loty szybowcowe w rejonie Milewa (EPMX) Glider flights in the vicinity of Milewo (EPMX)	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	01 JAN 2024
31/23	Szkolne loty akrobacyjne w rejonie Chrcynna (EPNC) School aerobatic flights in the vicinity of Chrcynno (EPNC)	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	01 JAN 2024
32/23	Loty szkolne i treningowe UAV Wojsk Obrony Terytorialnej UAV training flights of Territorial Defence Forces	ENR 5	20 APR 2023 17 APR 2024	
39/23	Loty UAV typu MALE z lotniska MIŃSK MAZOWIECKI (EPMH) UAV MALE flights from MIŃSK MAZOWIECKI (EPMH) aerodrome	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
43/23	Działania lotnictwa wojskowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa Military aviation activities to ensure the security of the state	ENR 5	18 MAY 2023 31 DEC 2023	25 JAN 2024
59/23	Szkolenie spadochronowe 6. Brygady Powietrznodesantowej Parachuting training of 6th Airborne Brigade	ENR 5	12 JUN 2023 30 DEC 2023	31 DEC 2023
62/23	Brak oświetlenia przeszkodowego grupy przeszkód lotniczych Siechnice No obstacle lighting of the Siechnice aeronautical obstacle group	ENR 5.4	15 JUN 2023 31 DEC 2024 EST	
66/23	Tymczasowa przeszkoda lotnicza - Małogoszcz Temporary aeronautical obstacle - Małogoszcz	ENR 5.4	15 JUN 2023 31 DEC 2023 EST	
67/23	Ograniczenie w holowaniu statków powietrznych na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Aircraft towing restriction at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	15 JUN 2023 30 JUN 2024 EST	
68/23	Ograniczenie w polu ruchu naziemnego na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Restriction within movement area at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	15 JUN 2023 30 JUN 2024 EST	
70/23	Zmiana OCA (OCH) w procedurze RNP RWY 06 na lotnisku Zielona Góra/Babimost (EPZG) Change of the OCA (OCH) in the RNP RWY 06 procedure at Zielona Góra/Babimost (EPZG) aerodrome	AD 2 EPZG	15 JUN 2023 15 JUN 2024 EST	

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	
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	
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	
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	
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	
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	
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, Płock Temporary aeronautical obstacles - Biała, Płock	ENR 5.4	02 NOV 2023 31 DEC 2023 EST	
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	
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	
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	
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	
08/24	Loty wojskowych UAV typu MALE oraz HALE Military MALE and HALE UAV flights	ENR 5	25 JAN 2024 31 DEC 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	
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	
16/24	Skoki spadochronowe JW. 4101 Parachute jumping of Military Unit 4101	ENR 5	25 FEB 2024 14 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	
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	
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	
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	
28/24	Ćwiczenie wojskowe – COBRA 24 COBRA 24 – military exercises	ENR 5	25 FEB 2024 14 MAR 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 ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN		GEN 1.6-5	23 MAR 2023 03/23
GEN 0.1-1	27 JAN 2022 247	GEN 1.6-6	23 MAR 2023 03/23
GEN 0.1-2	27 JAN 2022 247	GEN 1.7-1	27 JAN 2022 247
GEN 0.2-1	07 DEC 2017 196	GEN 1.7.1-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.3-1	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.2-1	18 MAY 2023 05/23
GEN 0.3-2	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.2-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.3-3	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.2-3	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-1	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.3-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-2	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.4-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-3	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.4-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-4	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.5-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-5	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.6-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-6	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.7-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-7	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.8-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-8	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.9-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-9	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.10-1	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-10	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.11-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-11	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.11-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-12	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.12-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-13	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.13-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-14	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.14-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-15	22 FEB 2024 02/24	GEN 1.7.14-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.5-1	22 FEB 2024 02/24	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	27 JAN 2022 247	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	20 APR 2023 04/23
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	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-1	04 NOV 2021 245	GEN 2.2-9	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-2	04 NOV 2021 245	GEN 2.2-10	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-3	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-11	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-4	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-12	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-5	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-13	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-6	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-14	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.5-1	24 FEB 2022 248	GEN 2.2-15	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.5-2	24 FEB 2022 248	GEN 2.2-16	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.5-3	24 FEB 2022 248	GEN 2.2-17	26 JAN 2023 01/23
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 1.6-3	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-20	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.6-4	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-21	26 JAN 2023 01/23
		GEN 2.2-22	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 2.2-23	23 MAR 2023 03/23	GEN 3.4-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 2.2-24	23 MAR 2023 03/23	GEN 3.5.0-1	01 DEC 2022 258
GEN 2.2-25	23 MAR 2023 03/23	GEN 3.5.0-2	18 MAY 2023 05/23
GEN 2.2-26	23 MAR 2023 03/23	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	22 FEB 2024 02/24	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	25 JAN 2024 01/24	GEN 3.5-11	27 JAN 2022 247
GEN 2.4-3	22 FEB 2024 02/24	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	22 FEB 2024 02/24	GEN 3.5-14	26 MAR 2020 225
GEN 2.4-6	22 FEB 2024 02/24	GEN 3.5-15	15 JUN 2023 06/23
GEN 2.5-1	30 NOV 2023 12/23	GEN 3.5-16	15 JUN 2023 06/23
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	27 JAN 2022 247
GEN 2.5-4	25 JAN 2024 01/24	GEN 3.6-2	20 JUN 2019 215
GEN 2.6-1	07 DEC 2017 196	GEN 3.6-3	26 APR 2018 201
GEN 2.6-2	07 DEC 2017 196	GEN 3.6-4	20 JUN 2019 215
GEN 2.7-1	25 JAN 2024 01/24	GEN 3.6-5	20 JUN 2019 215
GEN 2.7.1-1	30 NOV 2023 12/23	GEN 4.0-1	27 JAN 2022 247
GEN 2.7.1-2	30 NOV 2023 12/23	GEN 4.1-1	07 DEC 2017 196
GEN 2.7.2-1	07 DEC 2017 196	GEN 4.1.1-1	22 APR 2021 238
GEN 2.7.2-2	07 DEC 2017 196	GEN 4.1.1-2	22 APR 2021 238
GEN 3.1-1	02 NOV 2023 11/23	GEN 4.1.1-3	22 APR 2021 238
GEN 3.1-2	02 NOV 2023 11/23	GEN 4.1.1-4	25 MAR 2021 237
GEN 3.1-3	02 NOV 2023 11/23	GEN 4.1.1-5	22 APR 2021 238
GEN 3.1-4	02 NOV 2023 11/23	GEN 4.1.1-6	22 APR 2021 238
GEN 3.1-5	30 NOV 2023 12/23	GEN 4.1.1-7	22 APR 2021 238
GEN 3.1-6	30 NOV 2023 12/23	GEN 4.1.1-8	22 APR 2021 238
GEN 3.1-7	25 JAN 2024 01/24	GEN 4.1.1-9	25 MAR 2021 237
GEN 3.1-8	27 JAN 2022 247	GEN 4.1.2-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.2-1	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.3-1	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-2	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.3-2	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-3	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.3-3	22 FEB 2024 02/24
GEN 3.2-4	18 MAY 2023 05/23	GEN 4.1.3-4	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-5	22 FEB 2024 02/24	GEN 4.1.3-5	12 AUG 2021 242
GEN 3.2-6	22 FEB 2024 02/24	GEN 4.1.3-6	12 AUG 2021 242
GEN 3.2-7	22 FEB 2024 02/24	GEN 4.1.4-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 3.2-8	22 FEB 2024 02/24	GEN 4.1.5-1	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-9	25 JAN 2024 01/24	GEN 4.1.5-2	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-10	25 JAN 2024 01/24	GEN 4.1.5-3	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-11	22 FEB 2024 02/24	GEN 4.1.5-4	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-12	25 JAN 2024 01/24	GEN 4.1.5-5	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-13	02 DEC 2021 246	GEN 4.1.6-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 3.3-0	01 DEC 2022 258	GEN 4.1.7-1	25 JAN 2024 01/24
GEN 3.3-1	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.8-1	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-2	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.8-2	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-3	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.8-3	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.3-4	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.8-4	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-1	23 MAR 2023 03/23	GEN 4.1.8-5	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-2	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1.8-6	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-3	25 JAN 2024 01/24	GEN 4.1.8-7	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-4	25 JAN 2024 01/24	GEN 4.1.8-8	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-5	25 JAN 2024 01/24	GEN 4.1.8-9	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 4.1.8-10	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	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.6-0	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.9-5	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.6-1	10 AUG 2023 08/23
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	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-8	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.6-4	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-9	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.6-5	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-10	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.6-6	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.9-11	25 JAN 2024 01/24	ENR 1.6-7	25 JAN 2024 01/24
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	25 JAN 2024 01/24
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	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.1.15-11	22 FEB 2024 02/24	ENR 1.10-14	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.2-1	21 APR 2022 250	ENR 1.10-15	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.2-2	21 APR 2022 250	ENR 1.10-16	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.2-3	18 MAY 2023 05/23	ENR 1.10-17	25 JAN 2024 01/24
GEN 4.2-4	18 MAY 2023 05/23	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 MAY 2023 05/23	ENR 1.10-20	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.2-7	21 APR 2022 250	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	05 OCT 2023 10/23	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 JUN 2022 252
ENR 1.3-3	01 DEC 2022 258	ENR 1.14.1-1	14 JUL 2022 253
ENR 1.3-4	01 DEC 2022 258	ENR 1.14.1-2	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 1.14.2-1	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	13 JUL 2023 07/23
ENR 1.14.2-4	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-12	18 MAY 2023 05/23
ENR 1.14.2-5	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-13	18 MAY 2023 05/23
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	26 JAN 2023 01/23	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	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.2.1 L87 -1	05 OCT 2023 10/23
ENR 2.1.1-6	07 SEP 2023 09/23	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	05 OCT 2023 10/23
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
ENR 2.2.1-8	18 MAY 2023 05/23	ENR 3.2.1 M992 -1	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 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	05 OCT 2023 10/23
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	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T375 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-9	05 OCT 2023 10/23
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	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T709 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-16	05 OCT 2023 10/23
ENR 3.2.1 T710 -1	05 OCT 2023 10/23	ENR 3.3-17	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 3.3-18	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	24 FEB 2022 248
ENR 3.3-20	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-2	24 FEB 2022 248
ENR 3.3-21	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-3	24 FEB 2022 248
ENR 3.3-22	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-4	24 FEB 2022 248
ENR 3.3-23	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-5	24 FEB 2022 248
ENR 3.3-24	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-6	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.4-1	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.2.1-7	24 FEB 2022 248
ENR 4-1	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1-8	24 FEB 2022 248
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	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-7	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-2	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-8	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-3	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-9	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-4	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-10	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-5	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-11	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-6	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-12	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-7	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-13	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-8	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-14	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-9	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-15	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-10	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-16	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-11	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-17	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-12	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-18	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-13	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-19	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-14	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-20	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-15	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-21	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-16	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.2.1.1-22	20 APR 2023 04/23
ENR 4.5-1	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1.1-23	20 APR 2023 04/23
ENR 5.0-1	07 DEC 2017 196	ENR 5.2.1.1-24	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1-1	18 JUL 2019 216	ENR 5.2.1.2-1	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1-2	23 APR 2020 226	ENR 5.2.1.3-1	30 NOV 2023 12/23
ENR 5.1-3	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1.3-2	25 JAN 2024 01/24
ENR 5.1-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-3	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.1-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-4	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.1-2	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-5	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.1-3	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-6	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.1-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-7	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.2-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-8	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.2-2	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-9	25 JAN 2024 01/24
ENR 5.1.2-3	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-10	25 JAN 2024 01/24
ENR 5.1.2-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-11	30 NOV 2023 12/23
ENR 5.1.2-5	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-12	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.2-6	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-13	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-14	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.3-2	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-15	25 JAN 2024 01/24
ENR 5.1.3-3	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-16	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.3-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-17	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.3-5	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-18	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-6	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-19	25 JAN 2024 01/24
ENR 5.1.3-7	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-20	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-8	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-21	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-9	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-22	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-10	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-23	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.1.3-11	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-24	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-12	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-25	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.3-13	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-26	20 APR 2023 04/23

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 5.2.1.3-27	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-28	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-2	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-29	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-3	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-30	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-4	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-31	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-5	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-32	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 5.2.1.3-33	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-2	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.3-34	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-3	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.3-35	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-4	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.3-36	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-5	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-37	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-6	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-38	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-7	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-39	02 NOV 2023 11/23	ENR 5.3.2-8	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-40	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-9	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-41	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-10	28 JAN 2021 235
ENR 5.2.1.3-42	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-11	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-43	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-12	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-44	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-13	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-45	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-14	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-46	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-15	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-47	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-16	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-48	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-17	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-49	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-18	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-50	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-19	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-51	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-20	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-52	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-21	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-53	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-22	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-54	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-23	28 JAN 2021 235
ENR 5.2.1.3-55	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-24	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-56	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-25	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-57	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-26	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-58	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-27	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-59	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-28	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-60	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-29	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-61	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-30	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-62	30 NOV 2023 12/23	ENR 5.4-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 5.2.1.3-63	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.5-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-64	05 OCT 2023 10/23	ENR 5.5-2	10 AUG 2023 08/23
ENR 5.2.1.3-65	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-3	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-66	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-4	10 AUG 2023 08/23
ENR 5.2.1.4-1	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-5	10 AUG 2023 08/23
ENR 5.2.1.4-2	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-6	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-3	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-7	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-4	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-8	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-5	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-9	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-6	15 JUN 2023 06/23	ENR 5.5-10	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-7	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-11	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-8	15 JUN 2023 06/23	ENR 5.5-12	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-9	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-13	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-10	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-14	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-11	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-15	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-12	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-16	05 OCT 2023 10/23
ENR 5.2.1.4-13	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-17	30 NOV 2023 12/23
ENR 5.2.1.4-14	20 APR 2023 04/23	ENR 5.6-1	16 JUN 2022 252
ENR 5.2.1.4-15	20 APR 2023 04/23	ENR 5.6-2	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.4-16	20 APR 2023 04/23	ENR 5.6-3	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.4-17	20 APR 2023 04/23	ENR 5.6-4	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.2-1	24 FEB 2022 248	ENR 5.6-5	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.2-2	24 FEB 2022 248	ENR 5.6-6	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.3-1	24 FEB 2022 248	ENR 5.6-7	03 DEC 2020 234
ENR 5.3-1	25 JAN 2024 01/24	ENR 5.6-8	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 5.6-9	03 DEC 2020 234	AD 1.5-1	30 NOV 2023 12/23
ENR 6.0-1	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-1	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1-1	22 FEB 2024 02/24	AD 1.5.1-2	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-3	02 NOV 2023 11/23
ENR 6.1-3	07 SEP 2023 09/23	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	22 FEB 2024 02/24	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	22 FEB 2024 02/24
ENR 6.3-1	18 JUL 2019 216		
ENR 6.3-2	18 JUL 2019 216	AD 2 EPBY 1-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 6.3-3	12 SEP 2019 218	AD 2 EPBY 1-2	15 JUN 2023 06/23
ENR 6.4-1	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPBY 1-3	25 JAN 2024 01/24
ENR 6.4-2	21 APR 2022 250	AD 2 EPBY 1-4	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.5-1	14 JUL 2022 253	AD 2 EPBY 1-5	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.5-2	24 FEB 2022 248	AD 2 EPBY 1-6	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.6-1	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPBY 1-7	13 JUL 2023 07/23
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	05 OCT 2023 10/23
ENR 6.7.1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-10	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-11	13 JUL 2023 07/23
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	25 JAN 2024 01/24
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
AD 1.3-0	01 DEC 2022 258	AD 2 EPBY 5-3-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 1.3-1	01 DEC 2022 258	AD 2 EPBY 6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 1.3-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPBY 6-1-2	23 FEB 2023 02/23
AD 1.4-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPBY 6-1-3	20 APR 2023 04/23

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 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	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPBY 6-6-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPKK 1-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPBY 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 1-3	11 AUG 2022 254
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	10 AUG 2023 08/23
		AD 2 EPKK 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-2	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-8	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPGD 1-3	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-4	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-5	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-11	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPGD 1-6	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-12	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPGD 1-7	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-8	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-9	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-15	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-10	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-16	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-11	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-17	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPGD 1-12	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-18	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPGD 1-13	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-19	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPGD 1-14	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPKK 1-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-15	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-1-2	24 MAR 2022 249
AD 2 EPGD 1-16	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 1-3-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-17	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 2-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-18	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 3-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-19	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 4-2-1-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-20	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-21	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-22	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 4-2-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-23	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPKK 4-2-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-3-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-3-2	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 4-2-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 2-1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 5-3-1-0	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPGD 3-1-1	21 MAY 2020 227	AD 2 EPKK 5-3-1-1	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPGD 4-2-1-0	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPKK 5-3-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 4-2-1-1	05 NOV 2020 233	AD 2 EPKK 5-3-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 5-3-1-4	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 4-2-2-0	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPKK 5-3-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 4-2-2-1	05 NOV 2020 233	AD 2 EPKK 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 5-3-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 5-3-1-0	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPKK 5-3-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 5-3-1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 5-3-2-4	07 SEP 2023 09/23
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
AD 2 EPGD 6-1-2	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 6-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPGD 6-2-2	05 NOV 2020 233	AD 2 EPKK 6-6-1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 6-2-3	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23

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 EPKK 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23		
AD 2 EPKK 6-6-2-4	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKK 7-3-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 1-2	25 JAN 2024 01/24
		AD 2 EPLB 1-3	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-4	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-2	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-3	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-4	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPLB 1-7	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-5	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 1-8	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPKT 1-6	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-7	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-8	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-9	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPLB 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-10	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-11	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 1-12	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 1-1-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPKT 1-13	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 2-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 1-14	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 3-1-1	18 AUG 2016 179
AD 2 EPKT 1-15	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 4-2-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKT 1-16	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 4-2-1-1	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-17	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 1-18	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 4-2-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKT 1-19	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 4-2-2-1	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-20	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 1-21	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 5-1-1	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKT 1-1-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 5-1-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPKT 1-2-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 5-3-1-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKT 1-3-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 1-3-2	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPLB 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 2-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPKT 3-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 4-2-1-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-2	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-1-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-2-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-4	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-2	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-2-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-1-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-4	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-5	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-6	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-1-3	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPLB 6-2-7	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-2-0	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPLB 6-2-8	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-2-1	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPLB 6-6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-2-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 5-3-2-3	02 NOV 2023 11/23	AD 2 EPLB 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPKT 6-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-6-2-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 6-1-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 6-2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPKT 6-2-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 7-2-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 6-2-3	07 SEP 2023 09/23		
AD 2 EPKT 6-2-4	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLL 1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPKT 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLL 1-2	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPKT 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLL 1-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPKT 6-6-1-4	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLL 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLL 1-5	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPKT 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLL 1-6	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPKT 6-6-2-4	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLL 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 7-3-1	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPLL 1-8	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 EPLL 1-9	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPMO 5-3-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPLL 1-10	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPMO 5-3-1-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPLL 1-11	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPMO 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 1-12	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPMO 5-3-2-0	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPLL 1-13	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPMO 5-3-2-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPLL 1-14	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPMO 5-3-2-2	20 MAY 2021 239
AD 2 EPLL 1-15	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPMO 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 1-1-1	08 SEP 2022 255	AD 2 EPMO 6-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 2-1-1	11 AUG 2022 254	AD 2 EPMO 6-1-2	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 4-2-1-0	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 6-2-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 4-2-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 6-2-2	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 4-2-2-0	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 6-2-3	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23	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	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 5-3-1-1	20 JUN 2019 215	AD 2 EPMO 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPLL 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 6-6-2-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 5-3-2-0	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 6-6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPLL 5-3-2-1	20 JUN 2019 215	AD 2 EPMO 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPLL 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 7-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPLL 6-1-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 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	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 6-2-2	20 JUN 2019 215	AD 2 EPPO 1-2	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPLL 6-2-3	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 1-3	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPLL 6-2-4	20 JUN 2019 215	AD 2 EPPO 1-4	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPLL 6-6-1-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 1-5	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPLL 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-6	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPLL 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPPO 1-7	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPLL 6-6-2-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 1-8	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPLL 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-9	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPLL 6-6-2-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPPO 1-10	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPLL 7-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPPO 1-11	02 NOV 2023 11/23
		AD 2 EPPO 1-12	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPMO 1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-13	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPMO 1-2	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPPO 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-3	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPPO 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-4	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPPO 1-16	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPMO 1-5	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPPO 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPPO 1-18	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPMO 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPPO 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-8	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPPO 1-20	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPMO 1-9	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPPO 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-10	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPPO 1-22	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-11	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPPO 1-23	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 1-12	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPPO 1-1-1	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPMO 1-13	22 FEB 2024 02/24	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	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPPO 2-1-1	17 AUG 2017 192
AD 2 EPMO 1-16	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPPO 3-1-1	17 AUG 2017 192
AD 2 EPMO 1-17	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPPO 4-2-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 1-1-1	15 JUL 2021 241	AD 2 EPPO 4-2-1-1	05 DEC 2019 221
AD 2 EPMO 2-1-1	03 MAR 2016 173	AD 2 EPPO 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPMO 3-1-1	23 JUL 2015 165	AD 2 EPPO 4-2-2-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 4-2-1-0	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPPO 4-2-2-1	05 DEC 2019 221
AD 2 EPMO 4-2-1-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPPO 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPMO 4-2-1-2	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPPO 5-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 4-2-2-0	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPPO 5-3-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPMO 4-2-2-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPPO 5-3-1-1	05 DEC 2019 221
AD 2 EPMO 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 5-3-1-2	05 DEC 2019 221
AD 2 EPMO 5-3-1-0	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPPO 5-3-1-3	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
AD 2 EPPO 5-3-2-0	25 JAN 2024 01/24	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	08 SEP 2022 255	AD 2 EPRA 6-6-2-1	20 APR 2023 04/23
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	27 JAN 2022 247	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	27 JAN 2022 247		
AD 2 EPPO 6-2-4	17 JUN 2021 240	AD 2 EPRZ 1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPPO 6-6-1-1	26 JAN 2023 01/23	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	06 OCT 2022 256
AD 2 EPPO 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPRZ 1-4	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPPO 6-6-2-1	26 JAN 2023 01/23	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	13 JUL 2023 07/23
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	11 AUG 2022 254	AD 2 EPRZ 1-8	25 JAN 2024 01/24
		AD 2 EPRZ 1-9	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRZ 1-10	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-2	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-3	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 1-12	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-4	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 1-13	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-5	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 1-14	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-6	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 1-15	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-7	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 1-16	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-8	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 1-17	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-9	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 1-18	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-10	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 1-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-11	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 2-1-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPRA 1-12	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 3-1-1	08 OCT 2020 232
AD 2 EPRA 1-13	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 4-2-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-14	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 4-2-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPRA 1-15	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 1-16	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 4-2-2-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 1-17	22 FEB 2024 02/24	AD 2 EPRZ 4-2-2-1	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 1-1-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRZ 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 1-3-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRZ 5-3-1-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 2-1-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPRZ 5-3-1-1	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 4-2-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 5-3-1-2	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 4-2-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-0	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 4-2-1-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-1	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 4-2-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-2	30 NOV 2023 12/23
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
AD 2 EPRA 5-3-2-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-6-1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 6-1-1	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPRZ 6-6-1-3	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 6-1-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPRA 6-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-6-2-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 6-2-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-6-2-3	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPRA 6-2-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPRA 6-2-4	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 7-2-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPRA 6-3-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPSC 1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 6-3-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPSC 1-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPRA 6-3-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPSC 1-3	11 AUG 2022 254

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 EPSC 1-4	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 5-3-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 1-5	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSC 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSC 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-1-3	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPSC 1-8	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPSY 6-1-4	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPSC 1-9	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-2-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-2-2	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 1-11	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPSY 6-2-3	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 1-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 6-2-4	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 2-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 6-2-5	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 4-2-1-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 6-2-6	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 4-2-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 6-6-1-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 4-2-2-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 6-6-1-4	20 MAY 2021 239
AD 2 EPSC 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 6-6-2-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 5-3-1-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 6-6-2-4	20 MAY 2021 239
AD 2 EPSC 5-3-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 7-3-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPSC 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 8-1-1	13 AUG 2020 230
AD 2 EPSC 5-3-2-0	18 MAY 2023 05/23		
AD 2 EPSC 5-3-2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-1	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPSC 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-2	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPSC 6-1-1	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWA 1-3	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPSC 6-1-2	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-4	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPSC 6-2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-5	19 MAY 2022 251
AD 2 EPSC 6-2-2	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-2-3	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-2-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-10	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPSC 6-6-1-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPSC 6-6-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-13	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPSC 6-6-2-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 7-3-1	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWA 1-15	13 JUL 2023 07/23
		AD 2 EPWA 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-1	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPWA 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPWA 1-18	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPSY 1-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-4	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-5	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-6	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 1-22	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-23	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPSY 1-8	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPWA 1-24	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPSY 1-9	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-25	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-26	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-27	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPSY 1-12	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 1-28	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPSY 1-13	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWA 1-29	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPSY 1-14	25 JAN 2024 01/24	AD 2 EPWA 1-30	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-15	05 OCT 2023 10/23	AD 2 EPWA 1-31	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 1-32	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 2-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 1-33	30 NOV 2023 12/23
AD 2 EPSY 3-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 1-34	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 4-2-1-0	22 APR 2021 238	AD 2 EPWA 1-35	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPSY 4-2-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-36	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPSY 4-2-2-0	22 APR 2021 238	AD 2 EPWA 1-37	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPSY 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-38	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPSY 5-3-1-0	22 APR 2021 238	AD 2 EPWA 1-39	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPSY 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-40	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPSY 5-3-2-0	22 APR 2021 238	AD 2 EPWA 1-41	25 JAN 2024 01/24

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 1-1-1	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	02 NOV 2023 11/23
AD 2 EPWA 4-2-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 1-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPWA 4-2-2-1	19 MAY 2022 251	AD 2 EPWR 1-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPWA 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-4	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 4-2-3-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 1-5	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 4-2-3-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-6	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 4-2-3-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-7	13 JUL 2023 07/23
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	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPWA 4-2-4-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-10	25 JAN 2024 01/24
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	25 JAN 2024 01/24
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
AD 2 EPWA 6-1-8	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWR 5-3-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-1-9	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 5-3-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-10	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 5-3-2-0	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWA 6-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-2-2	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWR 5-3-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-2-3	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 5-3-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-2-4	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 6-1-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWA 6-2-5	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 6-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-2-6	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 6-2-1	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWA 6-2-7	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 6-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 6-2-8	23 MAR 2023 03/23	AD 2 EPWR 6-2-3	05 OCT 2023 10/23
AD 2 EPWA 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWR 6-2-4	20 APR 2023 04/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
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	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPZG 1-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPZG 1-2	22 FEB 2024 02/24
AD 2 EPZG 1-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPZG 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-7	05 OCT 2023 10/23
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	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPZG 1-11	25 JAN 2024 01/24
AD 2 EPZG 1-1-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 1-1-2	20 APR 2023 04/23
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	07 SEP 2023 09/23

GEN 0.5

WYKAZ POPRAWEK RĘCZNYCH DO AIP
LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP

GEN

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE (S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
NIL	NIL	NIL	NIL

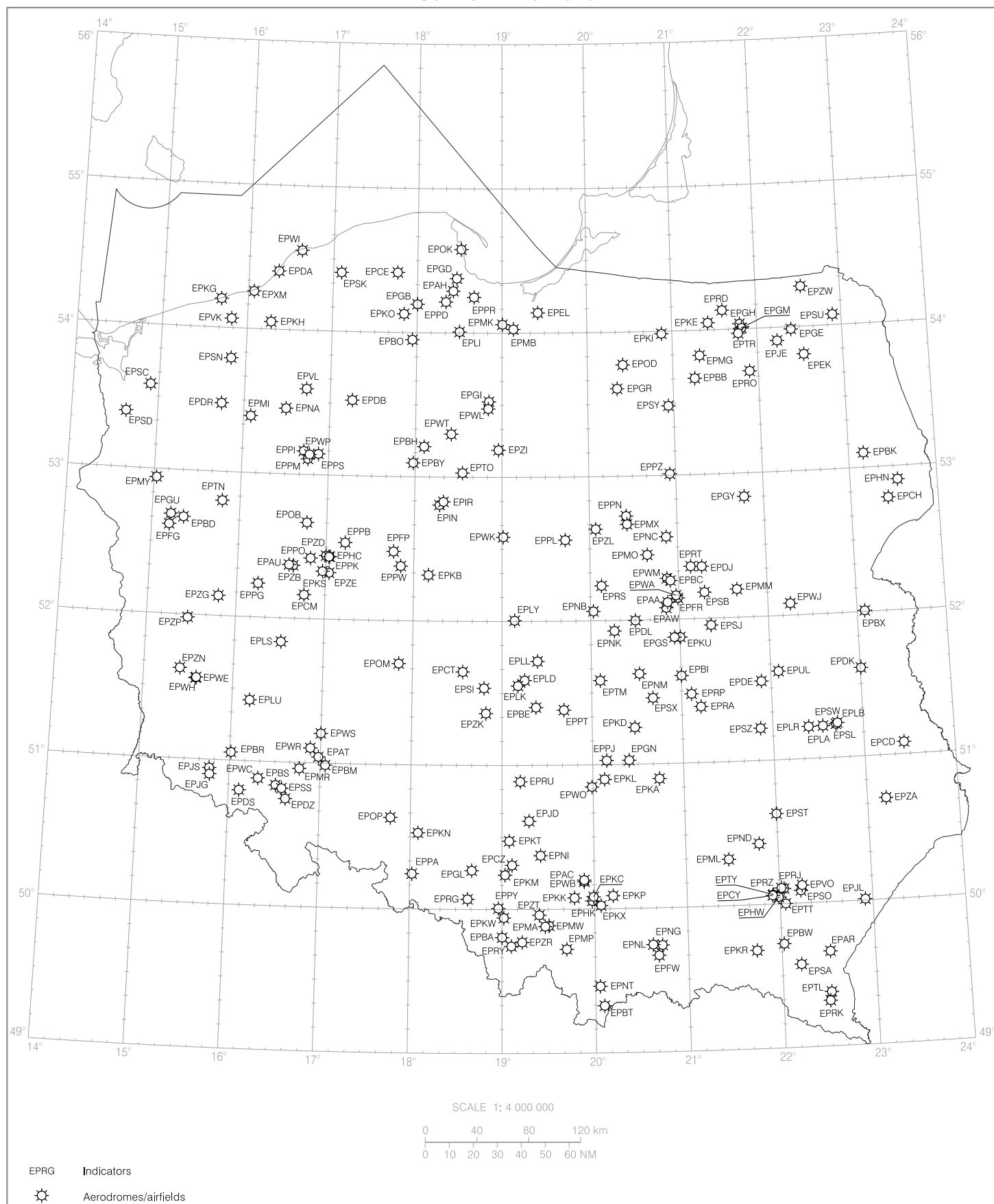
ENR

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE (S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
NIL	NIL	NIL	NIL

AD

STRONA AIP KTÓREJ DOTYCZY KOREKTA AIP PAGE (S) AFFECTED	TEKST ZMIANY AMENDMENT TEXT		NR ZMIANY DO AIP W KTÓREJ ZOSTAŁA WPROWADZONA INTRODUCED BY AIP AMENDMENT NR
	WYKREŚLIĆ DELETE	WPISAĆ INSERT	
AD 2 EPBY 1-1-1	VAR 5° E - 2016 ANNUAL RATE OF CHANGE 8'E 077° 257°	VAR 6° E - 2021 ANNUAL RATE OF CHANGE 10'E 076° 256°	AIRAC AMDT 242 - 12 AUG 2021
AD 2 EPBY 1-1-1	-	FREQ ATIS 129.330	AIRAC AMDT 255 - 08 SEP 2022
AD 2 EPBY 1-1-1	-	BYDGOSZCZ INFORMATION 131.005 MHz	AIRAC AMDT 04/23 - 20 APR 2023
AD 2 EPBY 1-2-1	VAR 5° E - 2016 ANNUAL RATE OF CHANGE 8'E 077° 257°	VAR 6° E - 2021 ANNUAL RATE OF CHANGE 10'E 076° 256°	AIRAC AMDT 242 - 12 AUG 2021
AD 2 EPBY 1-2-1	-	BYDGOSZCZ INFORMATION 131.005 MHz	AIRAC AMDT 04/23 - 20 APR 2023
AD 2 EPBY 1-3-1	VAR 5° E - 2016 ANNUAL RATE OF CHANGE 8'E	VAR 6° E - 2021 ANNUAL RATE OF CHANGE 10'E	AIRAC AMDT 242 - 12 AUG 2021
AD 2 EPBY 1-3-1	-	BYDGOSZCZ INFORMATION 131.005 MHz	AIRAC AMDT 04/23 - 20 APR 2023
AD 2 EPBY 1-3-2	VAR 5° E - 2016 ANNUAL RATE OF CHANGE 8'E	VAR 6° E - 2021 ANNUAL RATE OF CHANGE 10'E	AIRAC AMDT 242 - 12 AUG 2021
AD 2 EPBY 1-3-2	-	BYDGOSZCZ INFORMATION 131.005 MHz	AIRAC AMDT 04/23 - 20 APR 2023
AD 2 EPBY 2-1-1	MAGNETIC VARIATION 5° E - 2016 077°M 257°M	MAGNETIC VARIATION 6° E - 2021 076°M 256°M	AIRAC AMDT 242 - 12 AUG 2021
AD 2 EPPK 1-1-1	(THR 07) GEOID UND. 131 (THR 25D) GEOID UND. 133 (THR 25) GEOID UND. 133 (AD ELEV) GEOID UND. 131	GEOID UND. 132 GEOID UND. 132 GEOID UND. 132 GEOID UND. 132	AIRAC AMDT 07/23 - 13 JUL 2023
AD 2 EPMO 1-1-1	TWY S: PCN 20/R/B/X/T	TWY S: PCN 16/R/B/W/T	AIRAC AMDT 08/23 - 10 AUG 2023
AD 2 EPMO 2-1-1	MAGNETIC VARIATION 5° E - 2015	MAGNETIC VARIATION 5° E - 2020	AIRAC AMDT 241 - 15 JUL 2021
AD 2 EPPO 2-1-1	MAGNETIC VARIATION 4° E - 2013	MAGNETIC VARIATION 5° E - 2019	AIRAC AMDT 220 - 07 NOV 2019
AD 2 EPPO 2-1-1	104° 284°	103° 283°	AIRAC AMDT 221 - 05 DEC 2019
AD 2 EPWR 2-1-1	MAGNETIC VARIATION 4° E - 2015 112° 292°	MAGNETIC VARIATION 5° E - 2022 111° 291°	AIRAC AMDT 04/23 - 20 APR 2023
AD 2 EPZG 1-1-2	AERODROME CHART AREA OF RESPONSIBILITY	AERODROME CHART AREAS OF RESPONSIBILITY	AIRAC AMDT 06/23 - 15 JUN 2023

WSKAŹNIKI LOKALIZACJI LOCATION INDICATORS



Correction: EPFW added. Editorial changes.

MIEJSCOWOŚĆ LOCATION	OZNACZENIE INDICATOR
1	2
WATOROWO	EPWT 1)
Wiązowna	EPSB 1)
WICKO MORSKIE	EPWI 2)
Wiechlice-Pałac	EPWH 1)
WIELKIE LNISKA	EPWL 1)
WILCZE ŁASKI	EPVL 1)
WINNICA BENEDYKTYŃSKA	EPWB 1)
WIŚNIEW	EPWJ 1)
Wiśniowski Sp. z o.o. S.K.A	EPFW 1) 3)
WITKÓW	EPDS 1)
WOŁOMIN DJCHEM	EPDJ 1)
WROCŁAW/Strachowice	EPWR
ZAGŁOBA - SOKPOL KONCENTRATY	EPSZ 1)
Zamość	EPZA 1)
ZATOR	EPZT 1)
ZAWISZYN	EPZW 1)
ZBOROWO	EPZB 1)
Zdziar-Łopatki	EPZL 1)
ZIELEŃ	EPZI 1)
ZIELONA GÓRA/Babimost	EPZG
Złoczew-Konopnica	EPZK 1)
ZPUE WŁOSZCZOWA	EPWO 1)
ŻAGAŃ	EPZN 1)
ŻAR k/Żywca	EPZR 1)
ŻERNIKI	EPZE 1)

OZNACZENIE INDICATOR	MIEJSCOWOŚĆ LOCATION
3	4
EPWW	WARSZAWA FIR/ACC
EPAA 1)	Argo Wolica
EPAC 1)	AGRO AIR CAMP
EPAH 1)	ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL 2
EPAR 1)	ARŁAMÓW
EPAS 1)	ŁAPINO KARTUSKIE - ART METAL
EPAT 1)	ATM-BIELANY
EPAU 1)	NIEPRUSZEWO
EPAW 1)	ARGO WALENDÓW
EPBA 1)	ALEKSANDROWICE k/Bielska-Białej
EPBB 1)	BABIĘTA
EPBC 1)	WARSZAWA - BABICE
EPBD 1)	BOREK
EPBE 1)	BELCHATÓW KAŁDUNY
EPBH 1)	BYDGOSZCZ BAZA LPR
EPBI 1)	BRZESKA WOLA
EPBK 1)	BIAŁYSTOK KRYWLANY
EPBM 1)	BIOMEDYCYNĄ POLSKA
EPBO 1)	BORSK
EPBR 1)	BARYT
EPBS 1)	ŚWIDNICA BEST
EPBT 1)	Bukowina Tatrzańska
EPBW 1)	STARA WIEŚ
EPBX 1)	INBAP BIAŁA PODLASKA
EPBY	Bydgoszcz
EPCD 1)	Deputytze Królewskie
EPCE 2)	CEWICE
EPCH 1)	HAJNÓWKA-CZYŻE
EPCM 1)	CZEMPIŃ
EPCT 1)	TUBĄDZIN
EPCY 1)	ŚWILCZA
EPCZ 1)	CZELADŹ
EPDA 2)	DARŁOWO
EPDB 1)	DEBRZNO
EPDE 2)	DĘBLIN
EPDJ 1)	WOŁOMIN DJCHEM
EPDK 1)	DĘBOWA KŁODA
EPDL 1)	DRIVELAND
EPDR 1)	DRAWSKO POMORSKIE
EPDS 1)	WITKÓW
EPDZ 1)	DZIERŻONIÓW
EPEK 1)	Elk-Makosieje
EPEL 1)	ELBLĄG
EPFG 1)	KIELPIN
EPFP 1)	FOLWARK-PIASKI
EPFR 1)	WARSZAWA - FERRARI
EPFW 1) 3)	Wiśniowski Sp. z o.o. S.K.A
EPGB 1)	GOŁUBIE
EPGD	GDAŃSK im. Lecha Wałęsy

OZNACZENIE INDICATOR	MIEJSCOWOŚĆ LOCATION
3	4
EPGE 1)	GIŻE
EPGH 1)	MAZURY HELIPAD
EPGI 1)	LISIE KĄTY k/Grudziądz
EPGL 1)	GLIWICE
EPGM 1)	GIŻYCKO-MAZURY RESIDENCE
EPGN 1)	GLINIANY LAS
EPGR 1)	GRYŻLINY
EPGS 1)	GRÓJEC-SŁOMCZYN
EPGU 1)	ULIM
EPGY 1)	GRĄDY
EPHC 1)	LARS HELICENTER
EPHK 1)	Polinar Kraków-Dąbie
EPHN 1)	Pronar-Narew
EPHW 1)	STARA SZWALNIA
EPIN 1)	INOWROCŁAW
EPIR 2)	INOWROCŁAW
EPJD 1)	ROMKOWO
EPJE 1)	JEZIOROWSKIE
EPJG 1)	JELENIA GÓRA
EPJL 1)	LASZKI
EPJS 1)	JEŻÓW SUDECKI k/Jeleniej Góry
EPKA 1)	MASŁÓW k/Kielc
EPKB 1)	KAZIMIERZ BISKUPI
EPKC 1)	KRAKÓW - CZYŻYNY
EPKD 1)	Końskie-Komaszyce
EPKE 1)	KĘTRZYN
EPKG 1)	BAGICZ k/Kołobrzegu
EPKH 1)	KOSZALIN BAZA LPR
EPKI 1)	KIKITY
EPKK	KRAKÓW/Balice
EPKL 1)	KRASOCIN k/Włoszczowy
EPKM 1)	KATOWICE MUCHOWIEC
EPKN 1)	OPOLE/Kamień Śląski
EPKO 1)	KORNE
EPKP 1)	POBIEDNIK k/Krakowa
EPKR 1)	KROSNO
EPKS 2)	POZNAŃ/Kzesiny
EPKT	Katowice - Pyrzowice
EPKU 1)	KUKAŁY
EPKW 1)	KANIÓW
EPKX 1)	KRAKÓW BAZA LPR
EPLA 1)	LUBLIN - LUBELLA
EPLB 1)	Lublin
EPLD 1)	LDZAŃ
EPLI 1)	LINOWIEC
EPLK 2)	ŁASK
EPLL	ŁÓDŹ
EPLR 1)	Radawiec k/Lublina
EPLS 1)	STRZYŻEWICE k/Leszna

OZNACZENIE INDICATOR	MIEJSCOWOŚĆ LOCATION
3	4
EPLU 1)	LUBIN
EPly 2)	ŁĘCZYCA
EPMA 1)	CHOCZNIA
EPMB 2)	MALBORK
EPMG 1)	MRAŁOWO
EPMI 2)	MIROSLAWIEC
EPMK 1)	KOŚCIELECZKI
EPML 1)	MIELEC
EPMM 2)	MIŃSK MAZOWIECKI
EPMO	Warszawa/Modlin
EPMP 1)	BLACHDOM PLUS MAKÓW PODHALAŃSKI
EPMR 1)	MIROSLAWICE
EPMW 1)	MASPEX-WADOWICE
EPMX 1)	MILEWO
EPMY 1)	MYŚLIBÓRZ-GIŻYN
EPNA 2)	NADARZYCE
EPNB 1)	NIEBORÓW 2
EPNC 1)	CHRCYNNO
EPND 1)	NOWA DĘBA
EPNG 1)	Gródek nad Dunajcem 2
EPNI 1)	NIEGOWONICZKI
EPNK 1)	SKIERNIEWICE-TRZCIANNA
EPNL 1)	ŁOSOSINA DOLNA k/Nowego Sącza
EPNM 1)	NOWE MIASTO
EPNT 1)	NOWY TARG
EPOB 1)	OBORNIKI SŁONAWY
EPOD 1)	Dajtki k/Olsztyna
EPOK 2)	OKSYWIE
EPOM 1)	Michałków k/Ostrowa Wlkp.
EPOP 1)	POLSKA NOWA WIEŚ k/Opola
EPPA 1)	PAWŁOWICZKI
EPPB 1)	POZNAŃ-BEDNARY
EPPD 1)	PRZYWIDZ-KATARYNKI
EPPG 1)	KĄKOLEWO
EPPI 1)	PIŁA
EPPJ 1)	PIJANÓW
EPPK 1)	POZNAŃ/Kobylnica
EPPL 1)	PŁOCK
EPPM 1)	PIŁA - MOTYLEWO
EPPN 1)	PŁOŃSK-KĘPA
EPPO	POZNAŃ/Ławica
EPPR 2)	PRUSZCZ GDAŃSKI
EPPS 1)	ŚMIŁOWO
EPPT 1)	PIOTRKÓW TRYBUNALSKI
EPPW 2)	POWIDZ
EPpy 1)	PSZCZYNA
EPPZ 1)	PRZASNYSZ
EPRA 1)	Warszawa-Radom
EPRD 1)	MAZURY AIR CAMP

OZNACZENIE INDICATOR	MIEJSCOWOŚĆ LOCATION
3	4
EPRG 1)	GOTARTOWICE k/Rybnika
EPRJ 1)	RZESZÓW
EPRK 1)	RAJSKIE
EPRO 1)	PISZ-ROSTKI
EPRP 1)	PIASTÓW k/Radomia
EPRS 1)	Sochaczew-Rybno
EPRT 1)	BMW MARKI
EPRU 1)	Rudniki k/Częstochowy
EPRY 1)	BLACHDOM PLUS RYBARZOWICE
EPRZ	Rzeszów - Jasionka
EPSA 1)	Sanok-Baza
EPSB 1)	Wiązowna
EPSC	SZCZECIN/Goleniów
EPsD 1)	SZCZECIN DĄBIE
EPSI 1)	SIERADZ
EPSJ 1)	SOBIENIE
EPSK 1)	KRĘPA k/Słupska
EPSL 1)	ŚWIDNIK k/LUBLINA
EPSN 2)	ŚWIDWIN
EPSO 1)	ŁAŃCUT - ROS-SWEET
EPSS 1)	ŚWIDNICA-KRZCZONÓW
EPST 1)	TURBIA k/Stalowej Woli
EPSU 1)	SUWAŁKI
EPSW 1)	Świdnik
EPSX 1)	SADY KOLONIA
EPSY 1)	Olsztyn - Mazury
EPSZ 1)	ZAGŁOBA - SOKPOL KONCENTRATY
EPTL 1)	TELEŚNICA
EPTM 2)	TOMASZÓW MAZOWIECKI
EPTN 1)	TRZEBICZ NOWY
EPTO 1)	TORUŃ
EPTR 1)	MAZURY-RYDZEWO
EPTT 1)	BP RZESZÓW
EPTY 1)	REX-AUTO
EPUL 1)	HORIZON AIR UŁĘŻ
EPVK 1)	KARLINO
EPVL 1)	WILCZE ŁASKI
EPVO 1)	HELIPORT - DĄBRÓWKI
EPWA	Chopina w Warszawie
EPWB 1)	WINNICA BENEDYKTYŃSKA
EPWC 1)	ŚWIEBODZICE
EPWE 1)	Szprotawa-Wiechlice
EPWH 1)	Wiechlice-Pałac
EPWI 2)	WICKO MORSKIE
EPWJ 1)	WIŚNIEW
EPWK 1)	KRUSZYN k/Włocławka
EPWL 1)	WIELKIE ŁNISKA
EPWM 1)	MOŚCISKA BC&O
EPWO 1)	ZPUE WŁOSZCZOWA

OZNACZENIE INDICATOR	MIEJSCOWOŚĆ LOCATION
3	4
EPWP 1)	PZZ Piła
EPWR	WROCŁAW/Strachowice
EPWS 1)	SZYMANÓW
EPWT 1)	WATOROWO
EPXM 1)	MIELNO
EPZA 1)	Zamość
EPZB 1)	ZBOROWO
EPZD 1)	KOZIEGŁOWY ZD
EPZE 1)	ŻERNIKI
EPZG	ZIELONA GÓRA/Babimost
EPZI 1)	ZIELEŃ
EPZK 1)	Złoczew-Konopnica
EPZL 1)	Zdziar-Lopatki
EPZN 1)	ŻAGAŃ
EPZP 1)	PRZYLEP k/Zielonej Góry
EPZR 1)	ŻAR k/Żywca
EPZT 1)	ZATOR
EPZW 1)	ZAWISZYN

1) - Podany wskaźnik lokalizacji nie może być używany w łączności za pośrednictwem sieci AFTN. Na tym lotnisku brak terminali sieci AFTN./Location indicator given may not be used for communications purposes by means of AFTN network. There are no AFTN network terminals at this aerodrome.

2) - Wojskowa stacja MET./Military MET Station.

3) - tel.: / phone: +48-18-447-71-13

3.2.5 WYKAZ DOSTĘPNYCH MAP LOTNICZYCH

LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A			
1: 15 000	Bydgoszcz RWY 08/26	AD 2 EPBY 2-1-1	26 MAR 2020
1: 15 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 11/29	AD 2 EPGD 2-1-1	24 MAR 2022
1: 20 000	Kraków - Balice RWY 07/25	AD 2 EPKK 2-1-1	22 APR 2021
1: 15 000	Katowice - Pyrzowice RWY 08/26	AD 2 EPKT 2-1-1	06 OCT 2022
1: 20 000	Lublin RWY 07/25	AD 2 EPLB 2-1-1	04 NOV 2021
1: 15 000	Łódź RWY 07/25	AD 2 EPLL 2-1-1	11 AUG 2022
1: 15 000	Warszawa/Modlin RWY 08/26	AD 2 EPMO 2-1-1	03 MAR 2016
1: 15 000	Poznań - Ławica RWY 10/28	AD 2 EPPO 2-1-1	17 AUG 2017
1: 15 000	Warszawa-Radom RWY 07/25	AD 2 EPRA 2-1-1	25 JAN 2024
1: 15 000	Rzeszów - Jasionka RWY 09/27	AD 2 EPRZ 2-1-1	18 MAY 2023
1: 15 000	Szczecin - Goleniów RWY 13/31	AD 2 EPSC 2-1-1	27 JAN 2022
1: 15 000	Olsztyn - Mazury RWY 01/19	AD 2 EPSY 2-1-1	07 SEP 2023
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport RWY 11/29	AD 2 EPWA 2-1-1	23 FEB 2023
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport RWY 15/33	AD 2 EPWA 2-1-2	24 FEB 2022
1: 15 000	Wrocław - Strachowice RWY 11/29	AD 2 EPWR 2-1-1	20 JUL 2017
1: 15 000	Zielona Góra - Babimost RWY 06/24	AD 2 EPZG 2-1-1	19 MAY 2022
Precision Approach Terrain Chart - ICAO			
1: 5 000	Gdańsk Lech Walesa: Gdańsk Lech Walesa RWY 29	AD 2 EPGD 3-1-1	21 MAY 2020
1: 5 000	Kraków - Balice: Kraków - Balice RWY 25	AD 2 EPKK 3-1-1	22 APR 2021
1: 2 500	Katowice - Pyrzowice: Katowice - Pyrzowice RWY 26	AD 2 EPKT 3-1-1	06 OCT 2022
1: 2 500	Lublin: Lublin RWY 25	AD 2 EPLB 3-1-1	18 AUG 2016
1: 2 500	Warszawa/Modlin: Warszawa/Modlin RWY 08	AD 2 EPMO 3-1-1	23 JUL 2015
1: 2 500	Poznań - Ławica: Poznań - Ławica RWY 28	AD 2 EPPO 3-1-1	17 AUG 2017
1: 2 500	Rzeszów - Jasionka: Rzeszów - Jasionka	AD 2 EPRZ 3-1-1	08 OCT 2020
1: 2500	Olsztyn - Mazury: Olsztyn - Mazury RWY 01	AD 2 EPSY 3-1-1	07 SEP 2023
1: 5 000	Warsaw Chopin Airport: Warsaw Chopin Airport RWY 11	AD 2 EPWA 3-1-1	23 FEB 2023
1: 2 500	Warsaw Chopin Airport RWY 33	AD 2 EPWA 3-1-2	28 FEB 2019
1: 2 500	Wrocław - Strachowice: Wrocław - Strachowice RWY 29	AD 2 EPWR 3-1-1	28 APR 2016
Enroute Chart - ICAO			
1: 1 000 000	RNAV Routes	ENR 6.1-1	22 FEB 2024
Area Chart - ICAO			
1: 500 000	TMA BYDGOSZCZ	ENR 6.2-2	22 FEB 2024
1: 1 000 000	TMA GDAŃSK	ENR 6.2-3	10 AUG 2023
1: 1 000 000	TMA KRAKÓW	ENR 6.2-4	07 SEP 2023

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	Bydgoszcz: Bydgoszcz RWY 08 Bydgoszcz RWY 26 Bydgoszcz RWY 08 RNP 1 (GNSS) Bydgoszcz RWY 26 RNP 1 (GNSS)	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	22 FEB 2024 22 FEB 2024 22 FEB 2024 22 FEB 2024
RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa: Gdańsk Lech Walesa RWY 11 Gdańsk Lech Walesa RWY 29	AD 2 EPGD 4-2-1-0 AD 2 EPGD 4-2-2-0	22 FEB 2024 22 FEB 2024
RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Kraków - Balice: Kraków - Balice RWY 07 Kraków - Balice RWY 25	AD 2 EPKK 4-2-1-0 AD 2 EPKK 4-2-2-0	07 SEP 2023 07 SEP 2023
RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Katowice - Pyrzowice: Katowice - Pyrzowice RWY 08 Katowice - Pyrzowice RWY 26	AD 2 EPKT 4-2-1-0 AD 2 EPKT 4-2-2-0	07 SEP 2023 07 SEP 2023
RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000	Lublin: Lublin RWY 07 Lublin RWY 25	AD 2 EPLB 4-2-1-0 AD 2 EPLB 4-2-2-0	22 FEB 2024 22 FEB 2024
RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000	Łódź: Łódź RWY 07 Łódź RWY 25	AD 2 EPLL 4-2-1-0 AD 2 EPLL 4-2-2-0	04 NOV 2021 04 NOV 2021
RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000	Warszawa/Modlin: Warszawa/Modlin RWY 08 Warszawa/Modlin RWY 26	AD 2 EPMO 4-2-1-0 AD 2 EPMO 4-2-2-0	05 OCT 2023 05 OCT 2023
RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000	Poznań - Ławica: Poznań - Ławica RWY 10 Poznań - Ławica RWY 28	AD 2 EPPO 4-2-1-0 AD 2 EPPO 4-2-2-0	25 JAN 2024 25 JAN 2024
RNP 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Warszawa - Radom: Warszawa - Radom RWY 07 Warszawa - Radom RWY 25	AD 2 EPRA 4-2-1-0 AD 2 EPRA 4-2-2-0	10 AUG 2023 10 AUG 2023
RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000	Rzeszów - Jasionka: Rzeszów - Jasionka RWY 09 Rzeszów - Jasionka RWY 27	AD 2 EPRZ 4-2-1-0 AD 2 EPRZ 4-2-2-0	25 JAN 2024 25 JAN 2024
RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000	Szczecin - Goleniów: Szczecin - Goleniów RWY 13 Szczecin - Goleniów RWY 31	AD 2 EPSC 4-2-1-0 AD 2 EPSC 4-2-2-0	18 MAY 2023 18 MAY 2023
RNP 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Olsztyn - Mazury: Olsztyn - Mazury RWY 01 Olsztyn - Mazury RWY 19	AD 2 EPSY 4-2-1-0 AD 2 EPSY 4-2-2-0	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
RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000	Warsaw Chopin Airport: Warsaw Chopin Airport RWY 11 Warsaw Chopin Airport RWY 15 Warsaw Chopin Airport RWY 29 Warsaw Chopin Airport RWY 33	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	10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023
RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Wrocław - Strachowice: Wrocław - Strachowice RWY 11 Wrocław - Strachowice RWY 29	AD 2 EPWR 4-2-1-0 AD 2 EPWR 4-2-2-0	05 OCT 2023 05 OCT 2023
Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000	Bydgoszcz: Bydgoszcz RWY 08/26 Bydgoszcz RWY 08 RNP 1 (GNSS) Bydgoszcz RWY 26 RNP 1 (GNSS)	AD 2 EPBY 5-1-1 AD 2 EPBY 5-3-1-0 AD 2 EPBY 5-3-2-0	22 FEB 2024 22 FEB 2024 22 FEB 2024
RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Gdańsk Lech Walesa: Gdańsk Lech Walesa RWY 11 Gdańsk Lech Walesa RWY 29	AD 2 EPGD 5-3-1-0 AD 2 EPGD 5-3-2-0	22 FEB 2024 22 FEB 2024
RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Kraków - Balice: Kraków - Balice RWY 07 Kraków - Balice RWY 25	AD 2 EPKK 5-3-1-0 AD 2 EPKK 5-3-2-0	30 NOV 2023 07 SEP 2023
RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Katowice - Pyrzowice: Katowice - Pyrzowice RWY 08 Katowice - Pyrzowice RWY 26	AD 2 EPKT 5-3-1-0 AD 2 EPKT 5-3-2-0	07 SEP 2023 02 NOV 2023
1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000	Lublin: Lublin RWY 07/25 Lublin RWY 07 RNP 1 (GNSS) Lublin RWY 25 RNP 1 (GNSS)	AD 2 EPLB 5-1-1 AD 2 EPLB 5-3-1-0 AD 2 EPLB 5-3-2-0	22 FEB 2024 22 FEB 2024 22 FEB 2024
RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000	Łódź: Łódź RWY 07 Łódź RWY 25	AD 2 EPLL 5-3-1-0 AD 2 EPLL 5-3-2-0	04 NOV 2021 04 NOV 2021
RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000	Warszawa/Modlin: Warszawa/Modlin RWY 08 Warszawa/Modlin RWY 26	AD 2 EPMO 5-3-1-0 AD 2 EPMO 5-3-2-0	22 FEB 2024 22 FEB 2024
1: 500 000 1: 750 000 1: 750 000	Poznań - Ławica: Poznań - Ławica RWY 28 Poznań - Ławica RWY 10 RNAV 1 (GNSS) Poznań - Ławica RWY 28 RNAV 1 (GNSS)	AD 2 EPPO 5-1-1 AD 2 EPPO 5-3-1-0 AD 2 EPPO 5-3-2-0	25 JAN 2024 25 JAN 2024 25 JAN 2024
RNP 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Warszawa - Radom: Warszawa - Radom RWY 07 Warszawa - Radom RWY 25	AD 2 EPRA 5-3-1-0 AD 2 EPRA 5-3-2-0	10 AUG 2023 10 AUG 2023
RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000	Rzeszów - Jasionka: Rzeszów - Jasionka RWY 09 Rzeszów - Jasionka RWY 27	AD 2 EPRZ 5-3-1-0 AD 2 EPRZ 5-3-2-0	25 JAN 2024 25 JAN 2024
RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000	Szczecin - Goleniów: Szczecin - Goleniów RWY 13 Szczecin - Goleniów RWY 31	AD 2 EPSC 5-3-1-0 AD 2 EPSC 5-3-2-0	18 MAY 2023 18 MAY 2023
RNP 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Olsztyn - Mazury: Olsztyn - Mazury RWY 01 Olsztyn - Mazury RWY 19	AD 2 EPSY 5-3-1-0 AD 2 EPSY 5-3-2-0	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
RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000	Warsaw Chopin Airport: Warsaw Chopin Airport RWY 11 Warsaw Chopin Airport RWY 15 Warsaw Chopin Airport RWY 29 Warsaw Chopin Airport RWY 33	AD 2 EPWA 5-3-1-0 AD 2 EPWA 5-3-2-0 AD 2 EPWA 5-3-3-0 AD 2 EPWA 5-3-4-0	22 FEB 2024 22 FEB 2024 22 FEB 2024 22 FEB 2024
RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 1: 500 000 1: 500 000	Wrocław - Strachowice: Wrocław - Strachowice RWY 11 Wrocław - Strachowice RWY 29	AD 2 EPWR 5-3-1-0 AD 2 EPWR 5-3-2-0	05 OCT 2023 05 OCT 2023
	Zielona Góra - Babimost: Zielona Góra - Babimost RWY 06/24 Zielona Góra - Babimost RWY 06/24 RNAV 1 (GNSS)	AD 2 EPZG 5-1-1 AD 2 EPZG 5-3-1-0	25 JAN 2024 25 JAN 2024
Instrument Approach Chart - ICAO 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000	Bydgoszcz: ILS z RWY 26 (CAT A/B/C/D) ILS y or LOC y RWY 26 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 6-1-1 AD 2 EPBY 6-1-3 AD 2 EPBY 6-2-1 AD 2 EPBY 6-2-3 AD 2 EPBY 6-2-5 AD 2 EPBY 6-6-1-1 AD 2 EPBY 6-6-2-1	20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023
	Gdańsk Lech Walesa: ILS CAT II or LOC RWY 29 (A/B/C/D) VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPGD 6-1-1 AD 2 EPGD 6-2-1 AD 2 EPGD 6-2-3 AD 2 EPGD 6-6-1-1 AD 2 EPGD 6-6-2-1	10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023
	Kraków - Balice: ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 6-1-1 AD 2 EPKK 6-2-1 AD 2 EPKK 6-2-3 AD 2 EPKK 6-6-1-1 AD 2 EPKK 6-6-2-1	07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023
	Katowice - Pyrzowice: ILS CAT II or LOC RWY 26 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKT 6-1-1 AD 2 EPKT 6-2-1 AD 2 EPKT 6-2-3 AD 2 EPKT 6-6-1-1 AD 2 EPKT 6-6-2-1	07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023
	Lublin: ILS CAT II z or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D) ILS CAT II y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLB 6-1-1 AD 2 EPLB 6-1-3 AD 2 EPLB 6-2-1 AD 2 EPLB 6-2-3 AD 2 EPLB 6-2-5 AD 2 EPLB 6-2-7 AD 2 EPLB 6-6-1-1 AD 2 EPLB 6-6-2-1	04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021
	Łódź: ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPLL 6-1-1 AD 2 EPLL 6-2-1 AD 2 EPLL 6-2-3 AD 2 EPLL 6-6-1-1 AD 2 EPLL 6-6-2-1	04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 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
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 25 JAN 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: 250 000 1: 100 000 1: 500 000	Bydgoszcz Lublin Łódź Poznań - Ławica Rzeszów - Jasionka 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 EPWA 7-2-1 AD 2 EPWA 7-2-2 AD 2 EPWR 7-2-1	25 JAN 2024 25 JAN 2024 10 AUG 2023 11 AUG 2022 25 JAN 2024 07 SEP 2023 07 SEP 2023 10 AUG 2023
Visual Operation Chart 1: 500 000 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 Olsztyn - Mazury 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 EPSY 7-3-1 AD 2 EPZG 7-3-1	25 JAN 2024 25 JAN 2024 22 FEB 2024 05 OCT 2023 20 APR 2023 25 JAN 2024 20 APR 2023 07 SEP 2023

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Wskaźniki lokalizacji/Location indicators 1: 4 000 000		GEN 2.4-0	22 FEB 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

5. OPŁATA ZA PASAŻERA ODLATUJĄCEGO

5.1 Z zastrzeżeniem pkt. 5.2 opłata za pasażera odlatującego pobierana jest za każdego pasażera odlatującego i wynosi **45,00 PLN**.

5.2 Opłatom określonym w punktach 5.1 oraz 6 nie podlegają:

- pasażerowie w transycie bezpośrednim,
- dzieci do lat 2 nieuprawnione do zajmowania w samolocie osobnego miejsca pasażerskiego.

6. OPŁATA ZA ZAPEWNIENIE OCHRONY I KONTROLĘ BEZPIECZEŃSTWA PASAŻERÓW I ICH BAGAŻU

Z zastrzeżeniem pkt. 5.2 opłata za zapewnienie ochrony i kontrolę bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu pobierana jest za każdego pasażera odlatującego i wynosi **10,50 PLN**.

7. ZNIŻKI OD OPŁAT LOTNISKOWYCH

MPL Kraków-Balice zniżki od opłat lotniskowych stosuje na zasadzie równego traktowania i niedyskryminacji w stosunku do każdego użytkownika lotniska wykonującego operacje lotnicze w MPL Kraków-Balice. Zniżki od opłat lotniskowych udzielane są po spełnieniu warunków szczegółowych określonych dla każdej ze zniżek.

Zniżki od opłat lotniskowych są przyznawane użytkownikom lotniska, którzy na dzień weryfikacji czy wypełniają warunki danej zniżki, nie zalegają z jakimikolwiek płatnościami na rzecz MPL Kraków-Balice. MPL Kraków-Balice zastrzega sobie prawo do cofnięcia wszystkich przyznanych zniżek w przypadku stwierdzenia występowania zaległości w płatnościach w jakimkolwiek czasie. W takim przypadku przed cofnięciem zniżek MPL Kraków-Balice poinformuje użytkownika lotniska o takim zamiarze wyznaczając termin uregulowania zaległości. Brak wpłaty w wyznaczonym dodatkowo terminie będzie skutkował automatycznym cofnięciem przyznanych uprzednio zniżek od wszystkich opłat.

Możliwe jest łączenie różnych zniżek od opłat lotniskowych w tym samym czasie.

Począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej taryfy opłat lotniskowych, użytkownicy lotniska, którzy uzyskali prawo do korzystania ze zniżek na obsługiwanych trasach, dla których okres ważności nie został wyczerpany przed wejściem w życie niniejszej taryfy, zachowują możliwość korzystania ze zniżek przy założeniu, że te trasy są w dalszym ciągu obsługiwane bez zmienionych warunków. Pozostały okres czasu do wyczerpania tych zniżek, jak również ich wysokość zostaną określone zgodnie z zapisami niniejszej taryfy opłat lotniskowych.

7.1 Nowa trasa

Każdemu użytkownikowi lotniska, który:

- zwróci się do MPL Kraków-Balice z pisemnym wnioskiem o udzielenie zniżki od opłaty określonej w pkt. 3.2 cennika w związku z rozpoczęciem operacji na nowej trasie,
- będzie wykonywał loty na nowej trasie, z częstotliwością co najmniej jednej operacji tygodniowo przez co najmniej dwanaście następujących po sobie tygodni,
- nie operował na tej trasie w ciągu dwóch ostatnich sezonów rozkładowych poprzedzających planowaną datę rozpoczęcia lotów

udzielana jest zniżka od opłaty określonej w pkt. 3.2. cennika dla operacji wykonywanych na nowej trasie.

Status nowej trasy przyznawany jest na okres pięciu lat od dnia wykonania pierwszej operacji na nowej trasie. Wysokość zniżki udzielanej w okresie funkcjonowania nowej trasy zróżnicowana jest w zależności od sezonu zgodnie z tabelą poniżej:

sezon lato	sezon zima
55% dla pierwszego sezonu lato	80% dla pierwszego sezonu zima
35% dla drugiego sezonu lato	55% dla drugiego sezonu zima
15% dla trzeciego sezonu lato	35% dla trzeciego sezonu zima
10% dla czwartego sezonu lato	20% dla czwartego sezonu zima
5% dla piątego sezonu lato	10% dla piątego sezonu zima

DEPARTING PASSENGER CHARGE

Without prejudice to point 5.2, the departing passenger charge shall be due for each departing passenger and shall amount to **PLN 45.00**.

The following shall be exempted from the charges specified in point 5.1 and 6: direct transit passengers,

children under 2 years of age not entitled to occupy a separate passenger seat in the aeroplane.

PASSENGER AND LUGGAGE SECURITY PROVISION AND SECURITY CHECK CHARGE

Except as provided in point 5.2, passenger and luggage security provision and security check charge shall be collected per every departing passenger and shall amount to **PLN 10.50**.

DISCOUNTS ON AERODROME CHARGES

The discounts on aerodrome charges imposed by MPL Kraków-Balice are based on the principles of equal treatment and non-discrimination and as such they apply to each aerodrome user who conducts air operations at MPL Kraków-Balice. Discounts on aerodrome charges are granted upon the fulfillment of specific conditions determined for each of the discounts.

Discounts on aerodrome charges are granted to the aerodrome users who are not in default of payment of any sum owed to MPL Kraków-Balice on the date of verification of the above-mentioned fulfillment. Should any outstanding payments be detected at any time, MPL Kraków-Balice reserves the right to withdraw all of the provided discounts. In any such case, prior to the withdrawal of the discounts, MPL Kraków-Balice shall inform the aerodrome user about such an intention and appoint a due date for the outstanding payment. Should the aerodrome user fail to pay arrears by the appointed due date, his or her discounts on all charges will be automatically withdrawn.

It is possible to combine different discounts on aerodrome charges at a time.

As of the effective date of this tariff for aerodrome services, the aerodrome users who obtained the right to receive discounts on operated routes, for which the validity period has not expired prior to the entry into force of this tariff, shall be free to use those discounts, provided the routes continue to be operated under the same conditions. The time period remaining until the expiry of these discounts, as well as their values, shall be determined in accordance with this tariff for aerodrome services.

New route

Each aerodrome user who:

- submitted a written application to MPL Kraków-Balice for a discount on the fee specified in point 3.2 of the tariff list with regard to the commencement of operations on a new route,
- will operate on a new route with the frequency of at least one operation per week for at least twelve consecutive weeks,
- has not operated on that route within the last two schedule seasons prior to the planned date of the commencement of the flights

shall be eligible for a discount on the fee specified in point 3.2 of the tariff list for operations on new routes.

The status of a new route is allocated for the period of five years from the date of the first operation on that route. The value of the discount granted within the period of operation of a new route depends on the season, as presented in the table below:

summer season	winter season
55% for the first summer season	80% for the first winter season
35% for the second summer season	55% for the second winter season
15% for the third summer season	35% for the third winter season
10% for the fourth summer season	20% for the fourth winter season
5% for the fifth summer season	10% for the fifth winter season

- 2.2.5 Usługobiorca jest zobowiązany do przysyłania do PPL S.A. (na adres: walidacja.rdo@ppl.pl) kopii depesz w formacie AHM IATA, zawierających wszystkie dane o liczbie pasażerów odlatujących, przylatujących i w transycie bezpośrednim, niezbędne do prawidłowego naliczenia opłaty pasażerskiej oraz zniżek od tej opłaty, w czasie zapewniającym odbiór tych depesz przez PPL S.A. w ciągu 1 h od czasu ATOT (Actual Take-Off Time). Brak depesz lub danych może skutkować naliczeniem opłaty pasażerskiej w wysokości równej iloczynowi stawki opłaty pasażerskiej określonej w pkt. 2.2.3 i maksymalnej liczby miejsc pasażerskich w statku powietrznym danego typu i wersji (według danych posiadanych przez PPL S.A.) oraz brakiem naliczenia zniżek od opłaty pasażerskiej. Wymóg ten nie dotyczy lotów lotnictwa ogólnego (ang. „general aviation”).

2.3 OPLATA POSTOJOWA

- 2.3.1 Opłata postojowa obejmuje udostępnienie i utrzymanie miejsca do postoju statku powietrznego na płycie postojowej lotniska Warszawa-Radom oraz standardowe usługi służb lotniskowych z tym związane, z wyjątkiem usług obsługi naziemnej.
- 2.3.2 Wysokość opłaty postojowej wynosi:

Jednostka naliczenia opłaty	Stawka opłaty (PLN)
dla statków powietrznych o MTOM do 2 ton włącznie	
za każde rozpoczęte 24 godziny postoju	11,20
dla statków powietrznych o MTOM powyżej 2 ton	
za każdą rozpoczętą tonę MTOM statku powietrznego i każde rozpoczęte 24 godziny postoju	5,60

- 2.3.3 Nie pobiera się opłaty postojowej za postój trwający do 2 godzin włącznie.
- 2.3.4 Czas postoju jest liczony od momentu zatrzymania się statku powietrznego na płycie postojowej po lądowaniu do momentu rozpoczęcia kołowania lub holowania statku powietrznego do startu lub na stanowisko odladania przed startem. Zmiana stanowiska postojowego stanowi kontynuację rozpoczętego postoju, a czas kołowania lub holowania statku powietrznego między stanowiskami wlicza się do łącznego czasu postoju, z zastrzeżeniem pkt. 2.3.5. Jeśli po odladaniu zaistnieje konieczność kontynuacji postoju, czas od momentu zatrzymania się statku powietrznego po powrocie na płytę postojową do ponownego rozpoczęcia kołowania lub holowania do startu lub na stanowisko odladania przed startem dolicza się do łącznego czasu postoju.
- 2.3.5 Przy obliczaniu czasu postoju wyłącza się czas od momentu rozpoczęcia kołowania lub odholowania statku powietrznego poza płytę postojową PPL S.A. do momentu zatrzymania się statku powietrznego po kołowaniu lub holowaniu na płytę postojową PPL S.A.
- 2.3.6 Czas postoju jest obliczany na podstawie danych ewidencjonowanych przez PPL S.A.
- 2.3.7 Opłata postojowa za dany postój jest pobierana od usługobiorcy, który wykonał start kończący ten postój.
- 2.3.8 Opłatę postojową podwyższa się o 100% w razie zatrzymania statku powietrznego w celu zabezpieczenia roszczenia z tytułu opłat lotniskowych należnych od użytkownika statku powietrznego i szkód wyrządzonych przez niego na lotnisku.

3. OPLATY ZA USŁUGI DODATKOWE

Opłata za usługę asysty straży pożarnej, z wykorzystaniem pojazdu gaśniczego, wynosi **150 PLN** za każdą operację.

4. ZWOLNIENIA I WYŁĄCZENIA

- 4.1 Dopuszcza się zwolnienia z opłat lotniskowych wyłącznie w przypadkach określonych w przepisach polskiego prawa, o których mowa w pkt. 4.2. Żadne inne loty nie będą zwalniane z opłat lotniskowych, z zastrzeżeniem pkt. 4.4.
- 4.2 Nie pobiera się opłat lotniskowych od podmiotu realizującego w interesie publicznym zadania związane z wykonaniem lotu:
- 1) w celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, chyba że lot ten jest wykonywany w ramach prowadzonej działalności gospodarczej – potwierdzonego:
 - a) statusem lotu:
 - HOSP (lot statku powietrznego wykonywany w celu niesienia pomocy medycznej zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne), lub

A customer is obliged to submit to PPL S.A. (walidacja.rdo@ppl.pl) copies of messages in AHM IATA format with complete data on the number of departing, arriving and direct transit passengers, necessary for the calculation of the passenger charge and discounts on this charge, in time ensuring the receipt of these messages by PPL S.A. within 1 hour from ATOT (Actual Take-Off Time). If no message or data is received, the passenger charge may be calculated as the product of the passenger charge rate, specified in point 2.2.3, and the maximum number of passenger seats on an aircraft of a given type and version (based on PPL S.A. data) and discounts on the passenger charge may not be calculated. The requirement does not apply to general aviation flights.

PARKING CHARGE

The parking charge is levied for the provision and maintenance of aircraft parking space on the apron of Warszawa-Radom Airport and standard services provided by airport units in connection therewith, excluding ground handling services.

The parking charge is:

Charge calculation unit	Charge rate (PLN)
for aircraft with MTOM up to 2 tonnes	
for each 24-hour period of parking or part thereof	11.20
for aircraft with MTOM over 2 tonnes	
for each tonne or part of a tonne of an aircraft's MTOM and each 24-hour parking period or part thereof	5.60

No charge is payable for parking up to 2 hours.

The parking time is the period from the moment an aircraft stops at an apron after landing to the moment it starts taxiing or begins to be towed for take-off or to a de-icing stand prior to take-off. Change of parking stand constitutes a continuation of a commenced parking period, and the time of taxiing or towing of aircraft between stands is included in the total parking time, subject to point 2.3.5. If parking has to be continued after de-icing, the time from the moment the aircraft returns to and stops at a parking apron until it starts taxiing or begins to be towed again for take-off or to a de-icing apron prior to take-off is added to the total parking time.

The calculation of parking time does not include the time from the moment the aircraft starts taxiing or is towed off outside PPL S.A. operated apron until the aircraft returns to and stops at a PPL S.A. operated apron.

Parking time is calculated based on PPL S.A. data.

The charge for the parking of a given aircraft is collected from the customer who performed take-off ending the aircraft parking period.

In the event an aircraft is detained as a security for the claim in respect of airport charges payable to PPL by the aircraft operator and damage caused by the aircraft operator to the airport facilities, the parking charge is increased by 100%.

CHARGES FOR ADDITIONAL SERVICES

The charge for assistance of the fire service, using a fire engine, is **PLN 150** per each operation.

EXEMPTIONS AND EXCLUSIONS

Exemptions from airport charges are allowed only in the cases specified in the provisions of Polish law referred to in point 4.2. No other flights will be exempt from airport charges, subject to point 4.4.

No airport charges are levied on an entity carrying out, in the public interest, tasks related to operating a flight:

- 1) to provide protection against or remove the effects of natural disasters or operating rescue flights, unless such flight is performed as part of a business activity – confirmed by:

- a) flight status:
 - HOSP (flight operated with the purpose of providing medical aid, reported by relevant medical services) or

- SAR (lot statku powietrznego wykonującego akcję poszukiwawczo-ratowniczą), lub
- HUM (lot statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej), lub
- b) odpowiednią uwagą w planie lotu;
- 2) w przypadkach ochrony granic, zapewnienia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego - potwierdzonego:
- a) statusem lotu:
- STATE (lot państwowego i cywilnego statku powietrznego w misjach wojskowych, policyjnych, celnych lub Straży Granicznej), lub
- GARDA (hasło, na jakie statek powietrzny wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy), lub
- b) odpowiednią uwagą w planie lotu;
- 3) wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głowy państwa, przewodniczącego parlamentu lub jego izby, szefa rządu lub osoby zajmującej stanowisko równorzędne – potwierdzonego:
- a) statusem lotu HEAD (lot polskiego statku powietrznego nadany przez Komendanta Służby Ochrony Państwa), lub
- b) odpowiednią uwagą w planie lotu.
- 4.3 Podmiot realizujący w interesie publicznym zadania związane z wykonaniem lotów, o których mowa w pkt. 4.2, potwierdza prawo do skorzystania ze zwolnienia z opłat lotniskowych, przesyłając do PPL S.A. pocztą elektroniczną, nie później niż w ciągu 24 godzin od zaistnienia zdarzenia będącego podstawą do pobierania opłat lotniskowych, kopię planu lotu:
- a) na adres: walidacja.rdo@ppl.pl dla lotów o statusie STATE;
- b) na adres: aerosales.invoicing@ppl.pl dla pozostałych lotów.
- Jeśli kopia planu lotu zawierająca informację o statusie lotu uprawniającym do zwolnienia lub odpowiednią uwagą nie zostanie przesłana lub zostanie przesłana po upływie tego terminu, podmiot ten jest zobowiązany do zapłaty wszystkich opłat lotniskowych w pełnej wysokości. Przekazanie kopii planu lotu po upływie powyższego terminu nie uprawnia do dokonania korekty naliczonej opłaty i pozytywnego rozpatrzenia reklamacji z tego tytułu.

- 4.4 Opłaty lotniskowe za loty wojskowych statków powietrznych i wojskowych statków powietrznych państw obcych są pobierane w wysokości określonej w umowie operacyjnej zawartej między PPL S.A., a stroną wojskową.

5. ZNIŻKI

5.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

- 5.1.1 Zniżki stosuje się na zasadzie równego traktowania i niedyskryminacji w odniesieniu do każdego usługobiorcy spełniającego określone poniżej warunki i kryteria udzielania zniżek.
- 5.1.2 Zniżki udzielane są po spełnieniu łącznie warunków szczegółowych określonych dla każdej ze zniżek i warunków dodatkowych, o których mowa w pkt. 5.5.

5.2 ZNIŻKA DLA NOWYCH TRAS

- 5.2.1 Zniżka od opłaty za lądowanie dla nowych tras jest udzielana w wysokości:

Rok wykonywania lotów na nowej trasie	1	2	3
Wysokość zniżki:	60%	40%	20%

- 5.2.2 Zniżka od opłaty pasażerskiej dla nowych tras jest udzielana w wysokości:

Rok wykonywania lotów na nowej trasie	1	2	3
Wysokość zniżki:	60%	40%	20%

- 5.2.3 Za nową trasę uznaje się trasę z lotniska Warszawa-Radom do portu lotniczego, do którego w ciągu 1 roku przed datą uruchomienia połączenia na tej trasie nie były wykonywane pasażerskie loty rozkładowe.

- SAR (a search and rescue operation flight) or
- HUM (humanitarian aid flight) or
- b) a relevant comment in the flight plan;
- 2) to protect state borders or in the event of a threat to state security or public order – confirmed by:
- a) flight status:
- STATE (a state or civil aircraft flight operated as part of military, police, customs or Border Guard missions) or
- GARDA (a call signalling that an aircraft performs tasks connected with public safety, public order and protection of state borders) or
- b) a relevant comment in the flight plan;
- 3) solely for the transport, as part of an official mission, of a ruling monarch and his closest family, head of state, a head of the parliament or of its chamber, head of government or a person holding an equivalent position – confirmed by:
- a) HEAD flight status (flight of a Polish aircraft with HEAD status issued by the Head of the Head of the State Protection Service),
- b) a relevant comment in the flight plan.

An entity executing, for the public interest, tasks connected with operating flights specified in point 4.2, confirms the right to exemption from airport charges by submitting by e-mail to PPL S.A. a copy of the flight plan not later than 24 hours from the time the operation subject to airport charges is performed:

a) to: walidacja.rdo@ppl.pl for STATE status flights;

b) to: aerosales.invoicing@ppl.pl for other flights.

If the copy of the flight plan containing information about a flight status entitling an entity to the exemption or a relevant comment is not submitted or is submitted after the relevant deadline, such entity is obliged to pay all airport charges according to the applicable price list. Providing copy of the flight plan after the above-mentioned deadline does not constitute basis for correcting the calculated charge and approving the related claim.

Airport charges for flights of military aircraft and military aircraft of foreign countries are collected in the amount specified in the operational agreement concluded between PPL S.A. and the military party.

DISCOUNTS

GENERAL PROVISIONS

Discounts are given on an equal and non-discriminatory basis to all customers meeting the eligibility criteria specified below.

Discounts are given upon fulfilment of all detailed eligibility criteria for each discount and additional eligibility criteria specified in point 5.5.

NEW ROUTE DISCOUNTS

The new route discount on the landing charge is as follows:

Year of operation on a new route	1	2	3
Rate of discount:	60%	40%	20%

Year of operation on a new route	1	2	3
Rate of discount:	60%	40%	20%

A new route is considered a route from Warszawa-Radom Airport to an airport to which no scheduled passenger flights were operated within 1 year prior to the commencement of services on such route.

- 5.2.4 Zniżki są udzielane wyłącznie przewoźnikowi lotniczemu w odniesieniu do pasażerskich lotów rozkładowych, wykonywanych przez niego na danej trasie z częstotliwością nie mniejszą, niż jeden raz w tygodniu, jeżeli przewoźnik ten oferuje publicznie do nabycia średnio w ciągu miesiąca kalendarzowego nie mniej niż 50% miejsc pasażerskich oferowanych przez niego w tych lotach na tej trasie. Ponadto przewóz przez tego przewoźnika przynajmniej 50% pasażerów na tej trasie w ciągu sezonu rozkładowego musi być wykonany na podstawie biletów oferowanych publicznie do nabycia przez tego przewoźnika.
- 5.2.5 Na żądanie PPL S.A. przewoźnik jest zobowiązany do wykazania, w szczególności przez umożliwienie PPL S.A. wglądu do wewnętrznej dokumentacji, spełnienia wymogów, o których mowa w pkt. 5.2.4.
- 5.2.6 Przewoźnik, który nie będzie w stanie wykazać spełnienia na danej trasie wymogów, o których mowa w pkt. 5.2.4, nie uzyska wnioskowanej zniżki, o której mowa w pkt. 5.2.1 i 5.2.2, a jeśli uzyskał ją wcześniej, będzie zobowiązany do jej zwrotu w odniesieniu do tej trasy.
- 5.2.7 Zniżka na danej trasie jest udzielana każdemu przewoźnikowi lotniczemu, niezależnie od przyznania zniżki na tej trasie innym przewoźnikom, spełniającemu warunki określone w pkt. 5.2.4 i rozpoczynającemu wykonywanie pasażerskich lotów rozkładowych w okresie obowiązywania zniżki na tej trasie.
- 5.2.8 Okres obowiązywania zniżki dla danej trasy rozpoczyna się od dnia wykonania pierwszego pasażerskiego lotu rozkładowego na tej trasie.
- 5.2.9 Jeżeli w czasie krótszym niż 30 dni od rozpoczęcia okresu obowiązywania zniżki na danej trasie wykonywanie pasażerskich lotów rozkładowych zostanie wstrzymane, okres obowiązywania zniżki rozpoczyna się ponownie od dnia ich uruchomienia przez innego przewoźnika.
- 5.2.10 Zniżka nie przysługuje przewoźnikowi, który w ciągu 1 roku przed datą rozpoczęcia lotów na nowej trasie zaprzestał wykonywania pasażerskich lotów rozkładowych na trasie do innego portu lotniczego, obsługującego tę samą konurbację nie spełniającą kryteriów nowej trasy, jeżeli spowodowało to całkowitą likwidację połączenia do tego portu z lotniska Warszawa-Radom. Jeżeli jednak trasa zlikwidowana spełniała kryteria nowej trasy, to przewoźnik zachowuje prawo do zniżki dla nowych tras w okresie:
- do 3 lat od rozpoczęcia udzielania zniżki na trasie zlikwidowanej, jeśli na nowej trasie w ciągu 1 roku przed datą uruchomienia połączenia nie były wykonywane pasażerskie loty rozkładowe,
 - do 3 lat od dnia wykonania pierwszego lotu handlowego w celu pasażerskiego regularnego przewozu lotniczego na nowej trasie, jeśli były na niej w ciągu 1 roku przed datą uruchomienia połączenia wykonywane pasażerskie loty rozkładowe.
- 5.2.11 Dla rejsów łączonych, tj. rejsów wykonywanych z co najmniej jednym planowanym międzylądowaniem, zniżka od opłaty za lądowanie jest naliczana w wysokości średniej arytmetycznej zniżki należnej na trasach z poszczególnych portów, o ile przewoźnik ma prawa handlowe i oferuje przewóz pasażerów do lotniska Warszawa-Radom z tych portów. Zniżka od opłaty pasażerskiej jest naliczana w wysokości uwzględniającej port docelowy lotu każdego pasażera.
- 5.3 POZOSTAŁE ZNIŻKI**
- 5.3.1 Udziela się zniżki od opłaty za lądowanie dla operacji „touch and go” w wysokości **90%**.
- 5.3.2 Udziela się zniżki od opłaty za lądowanie dla lotów szkolnych w wysokości **50%**. Zniżka nie dotyczy operacji, o których mowa w pkt. 5.3.1.
- 5.3.3 Udziela się zniżki w wysokości **99%** od opłaty za lądowanie statku powietrznego, jeśli zaistniała konieczność jego powrotu, bez żadnego międzylądowania, na lotnisko Warszawa-Radom z przyczyn meteorologicznych lub w sytuacjach awaryjnych (w szczególności usterka techniczna statku powietrznego lub nagła choroba pasażera lub członka załogi).
- 5.4 WNIOSKI O UDZIELENIE ZNIŻEK**
- Przyznanie zniżek, o których mowa w pkt. 5.2 następuje na pisemny wniosek zainteresowanego usługobiorcy, zgodny ze wzorem ustalonym przez PPL S.A., dostępnym na stronie internetowej lotniska Warszawa-Radom www.lotniskowarszawa-radom.pl w części B2B w zakładce „Opłaty”, złożony pocztą elektroniczną na adres: aerosales.policy@ppl.pl. Zniżka jest udzielana nie wcześniej, niż od dnia wpłynięcia kompletnego wniosku do PPL S.A. Pozostałe zniżki stosowane są bez konieczności składania wniosku.

The discounts are given to an air carrier only in respect to scheduled passenger flights operated by this carrier on a given route with a frequency not less than once a week, if the carrier offers for sale to the public an average of at least 50% of passenger seats in a calendar month offered by the carrier on these flights on a given route. Additionally, the carrier must carry at least 50% of passengers on such route in a schedule season based on tickets offered for sale to the public by this carrier.

At PPL S.A. request the carrier shall demonstrate that he meets the requirements referred to in point 5.2.4, particularly by providing PPL S.A. with access to the carrier's internal documentation.

The carrier who will not be able to prove the fulfilment of requirements referred to in point 5.2.4 on a given route will not obtain the requested discounts referred to in point 5.2.1 and 5.2.2, and if such carrier has been granted the discounts earlier, the carrier will be obliged to return the discounts with respect to such route.

The discount on a given route is given to each air carrier who meets the eligibility criteria specified in point 5.2.4 and commences scheduled passenger flights in the period during which the discount on such route is applicable, irrespective of whether other carriers have been granted the discount on the route in question.

The new route discount is effective from the day the first scheduled passenger flight is operated on a given route.

If within less than 30 days from the start of the discount period on a given route, scheduled passenger flights are suspended, the discount becomes applicable again as of the date scheduled passenger flights are launched by another carrier.

The discount is not given to a carrier who, within 1 year prior to the introduction of flights on a new route, ceased to operate scheduled passenger flights to another airport serving the same conurbation not meeting the new route criteria, if this resulted in the cancellation of the connection to this airport from Warszawa-Radom Airport. If, however, the cancelled route met the new route criteria, the carrier retains the right to the discount for the period of:

up to 3 years from the date the discount becomes effective in respect of the cancelled route, if within 1 year prior to the service commencement date scheduled passenger flights were not operated on the new route,

up to 3 years from the date the first scheduled passenger flight was operated on a new route, provided that scheduled passenger flights were operated on this route within 1 year prior to the service commencement date.

For indirect flights i.e. flights with at least one scheduled stopover, the discount from landing charge is calculated as arithmetic average of discounts due on flight legs from given airports if the carrier has the commercial rights to offer passenger carriage to Warszawa-Radom Airport from these airports. The passenger charge discount is calculated based on destination airport of each passenger.

OTHER DISCOUNTS

A **90%** landing charge discount on a touch and go operation applies.

A **50%** landing charge discount for training flights applies. The discount does not apply to operations referred to in point 5.3.1.

A **99%** discount on the landing charge is given in the event that, due to weather conditions or emergencies (in particular a technical fault of an aircraft or a sudden illness of a passenger or crew member), the aircraft has to return to Warszawa-Radom Airport with no stopovers.

APPLICATIONS FOR DISCOUNTS

The discounts referred to in point 5.2 are granted after the submission of an application to be prepared by the air carrier concerned, in accordance with the form specified by PPL S.A. and available at Warsaw-Radom Airport website www.lotniskowarszawa-radom.pl on the B2B sub-page, in the “Charges” section. The application has to be submitted by e-mail to aerosales.policy@ppl.pl. The discount is given not earlier than before a complete application is submitted to PPL S.A. No application needs to be submitted to obtain remaining discounts.

5.5 POSTANOWIENIA DODATKOWE

- 5.5.1 Zniżki są uwzględniane na bieżąco w momencie naliczania opłat lotniskowych.
- 5.5.2 Wstrzymuje się udzielanie zniżek, o których mowa w pkt. 5.2 usługobiorcy, który w ciągu kolejnych sześciu miesięcy kalendarzowych w okresie korzystania ze zniżek, więcej niż w dwóch okresach rozliczeniowych opóźnił płatności na rzecz PPL S.A. z tytułu opłat lotniskowych na lotnisku Warszawa-Radom o więcej niż 5 dni w stosunku do terminów płatności wskazanych na fakturach. Usługobiorca ten może ponownie uzyskać zniżkę od następnego miesiąca po 3 miesiącach terminowego regulowania należności wobec PPL S.A. z tytułu opłat lotniskowych na lotnisku Warszawa-Radom, pod warunkiem całkowitego uregulowania wszystkich wymagalnych zobowiązań wobec PPL S.A. z tytułu opłat lotniskowych na tym lotnisku. Dotyczy to zarówno zniżek, z których przewoźnik korzysta, jak i zniżek, o które wnioskuje, z zastrzeżeniem pkt. 5.5.3.
- 5.5.3 Wniosek, o którym mowa w pkt. 5.4, od przewoźnika który w dniu złożenia wniosku nie korzysta z żadnej zniżki, zostanie przyjęty tylko pod warunkiem, że przewoźnik ten w dniu złożenia wniosku nie ma wymagalnych zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych na lotnisku Warszawa-Radom. Przewoźnik może złożyć taki wniosek po uregulowaniu powyższych zobowiązań w pełnej wysokości.
- 5.5.4 Dla celów decyzji o wstrzymaniu lub braku udzielenia zniżek nie są brane pod uwagę opóźnienia płatności o wartości nie przekraczającej 1% wartości zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych danego przewoźnika w danym okresie rozliczeniowym.
- 6. WARUNKI PŁATNOŚCI**
- 6.1 WARUNKI OGÓLNE**
- 6.1.1 Zobowiązanie z tytułu opłat lotniskowych powstaje z chwilą skorzystania przez usługobiorcę z usług, za które pobierane są te opłaty.
- 6.1.2 Za wniesienie opłat lotniskowych w wysokości, terminie i w sposób wskazany na fakturach oraz za wszystkie zobowiązania powstałe z tego tytułu, w tym odsetki za opóźnienie terminowej realizacji płatności, odpowiada usługobiorca. Jeżeli usługobiorca inny, niż użytkownik statku powietrznego, odmawia dokonania płatności lub dokonuje ich nieterminowo, należnymi opłatami i odsetkami zostanie obciążony użytkownik statku powietrznego.
- 6.1.3 Faktury dla usługobiorców wystawiane są w złotych polskich (PLN). Płatności powinny być dokonywane w złotych polskich (PLN). W wyjątkowych sytuacjach dopuszcza się dokonywanie płatności przez usługobiorców mających siedzibę poza granicami Polski w dolarach amerykańskich (USD) lub w euro (EUR).
- 6.1.4 Płatności z tytułu opłat lotniskowych mogą być dokonane w następujący sposób:
a) w trybie bieżącym;
b) w trybie przedpłaty;
c) w trybie rozliczeń okresowych.
- 6.1.5 Usługobiorca ponosi wszystkie koszty opłat bankowych i prowizji związanych z regulowaniem płatności na rzecz PPL S.A., naliczane przez bank usługobiorcy oraz banki i inne instytucje pośredniczące w realizacji transakcji płatności.
- 6.1.6 Z tytułu opóźnienia płatności PPL S.A. będzie naliczał odsetki zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie regulacjami polskiego prawa za okres od dnia wymagalności płatności do dnia jej spełnienia, które usługobiorca zobowiązany jest zapłacić w terminie wskazanym w wystawionej nocie odsetkowej.
- 6.1.7 Reklamacje dotyczące wystawionych faktur będą przyjmowane w ciągu 30 dni od daty wystawienia faktury. Reklamacje należy zgłaszać wyłącznie pocztą elektroniczną na adres: aerosales.invoicing@ppl.pl. Reklamacje dostarczone po tym terminie lub zgłoszone w innym, niż określony w niniejszym punkcie trybie, nie będą rozpatrywane. Termin rozpatrzenia reklamacji przez PPL S.A. wynosi 30 dni od daty jej otrzymania. Zgłoszenie reklamacji nie zwalnia usługobiorcy od obowiązku terminowego uregulowania wszystkich zobowiązań wynikających z wystawionych przez PPL S.A. faktur.
- 6.1.8 PPL S.A. może odmówić świadczenia usług oraz zastrzega sobie prawo ograniczenia lub wstrzymania zezwoleń ruchowych usługobiorcom, którzy nie respektują warunków określonych w niniejszej taryfie, w tym w szczególności nie regulują lub nieterminowo regulują swoje zobowiązania z tytułu opłat lotniskowych.

ADDITIONAL PROVISIONS

The discounts are applied on an ongoing basis upon the calculation of airport charges.

The discounts referred to in point 5.2 are suspended if, in the course of six successive calendar months of using the discounts, a carrier is more than 5 days late with the payment of airport charges at Warszawa-Radom Airport in respect of payment dates indicated in the invoices in more than two settlement periods. The discounts may be reinstated in the next payment period following the 3 month period when the carrier's liabilities due to PPL S.A. with respect to airport charges at Warszawa-Radom Airport have been paid on time, provided that all liabilities due to PPL S.A. with respect to airport charges are fully settled. Subject to point 5.5.3, this applies to both the discounts the carrier has been using as well as those requested by the carrier.

The application for discounts, referred to in point 5.4, submitted by a carrier that does not use discounts as of the application submission date, is accepted only provided that the carrier does not have any outstanding liabilities on account of airport charges at Warszawa-Radom Airport. Such application may be submitted by the carrier once all above-mentioned liabilities have been settled in full amount.

For the purpose of the decision on suspension or not granting the discounts, delays in payments with a value not exceeding 1% of the value of liabilities in respect of airport charges of a given carrier in a given settlement period will not be considered.

TERMS OF PAYMENT**GENERAL TERMS**

The liability for airport charges arises as soon as the customer uses the services subject to such charges.

The customer is responsible for effecting payments in respect of airport charges in the amount, time and manner indicated in invoices, as well as for all liabilities arising in connection therewith, including interest accrued on late payments. If a customer other than the aircraft operator refuses to effect payments or does not effect payments in a timely manner, all applicable charges and interest are to be incurred by the aircraft operator.

Customers are invoiced in Polish zlotys (PLN). The payments are to be made in Polish zlotys (PLN). In extraordinary cases customers with their business seat outside Poland may effect payments in US dollars (USD) or euro (EUR).

Payments of airport charges can be made in the following manner:

on an ongoing basis;
by a prepayment;
in the form of periodical settlements.

The customer bears the costs of all bank charges and commissions connected with making payments to PPL S.A. that were levied by the customer's bank as well as other banks and intermediary institutions involved in the execution of payment transactions. These costs cannot reduce the amount due to be paid indicated on the invoice.

PPL S.A. shall calculate interest for delay of payment in accordance with relevant Polish regulations for the period from the indicated date of payment to the actual date of payment which the carrier is obliged to settle within the date indicated in the interest note.

Any complaints concerning the invoices issued have to be filed within 30 days of the invoice issuing date. They should be submitted solely by e-mail to aerosales.invoicing@ppl.pl. Complaints delivered after this deadline or submitted in other form than specified in this point will not be processed. PPL S.A. will resolve the complaint within 30 days of the lodging date. Filing a complaint does not relieve the customer from the obligation of timely effecting the payments of all the amounts specified in the invoices issued by PPL S.A.

PPL S.A. can refuse to provide services and reserves the right to restrict or withhold aircraft movement permissions to the customers failing to fulfil the conditions specified herein, in particular, in respect of the customers who fail to effect payments or are in default with the payments for airport charges.

6.1.9 PPL S.A. jako zarządzający Lotniskiem Warszawa-Radom, ma prawo zatrzymać statek powietrzny tymczasowo w celu zabezpieczenia roszczenia z tytułu opłat lotniskowych należnych od użytkownika statku powietrznego i szkód wyrządzonych przez niego na lotnisku.

6.1.10 Tymczasowe zatrzymanie statku powietrznego traci moc w razie zapłaty zobowiązania, złożenia odpowiedniego zabezpieczenia lub w razie dokonania zajęcia na podstawie postanowienia sądowego.

6.1.11 Obce statki powietrzne korzystają w Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie i na warunkach określonych w przepisach międzynarodowych, z wyłączenia spod zajęcia zabezpieczającego roszczenie.

6.2 PŁATNOŚCI W TRYBIE BIEŻĄCYM

6.2.1 Usługobiorca jest zobowiązany do dokonywania płatności z tytułu opłat lotniskowych za każdy lot:

- za pośrednictwem agenta obsługi naziemnej, który jako płatnik faktury wystawionej dla Usługobiorcy zostanie obciążony przez PPL S.A. lub
- na podstawie faktury wystawionej przez PPL S.A. bezpośrednio na Usługobiorcę.

6.2.2 Informacja, że płatność będzie dokonana przez agenta obsługi naziemnej powinna być przesłana przez tego agenta do PPL S.A. na adres: aerosales.invoicing@ppl.pl najpóźniej przed wykonaniem startu statku powietrznego, a płatność dokonana najpóźniej w terminie 7 dni po starcie statku powietrznego z Lotniska Warszawa-Radom.

6.3 PŁATNOŚCI W TRYBIE PRZEDPŁATY

6.3.1 Usługobiorca może uzyskać zgodę PPL S.A. na dokonywanie płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie przedpłaty na podstawie faktury pro-forma wystawionej przez PPL S.A. przed wykonaniem operacji. Dla usługobiorcy planującego wykonanie jednorazowej operacji przedpłata może dotyczyć pojedynczego lotu. Dla usługobiorców planujących systematyczne wykonywanie lotów przedpłata może obejmować okres nie krótszy niż 7 dni.

6.3.2 Usługobiorca powinien wystąpić do PPL S.A. o zgodę na dokonywanie płatności opłat lotniskowych w trybie przedpłaty, przesyłając stosowną prośbę pocztą elektroniczną na adres: aerosales.policy@ppl.pl.

6.3.3 Wysokość przedpłaty jest ustalana przez PPL S.A., na podstawie dostarczonego przez usługobiorcę rozkładu lotów, w wysokości wartości opłat lotniskowych należnych od usługobiorcy za usługi świadczone w okresie, którego dotyczy przedpłata.

6.3.4 Przedpłata musi wpłynąć na rachunek bankowy PPL S.A. najpóźniej 3 dni robocze przed dniem wykonania pierwszej operacji, której dotyczy. Faktura pro-forma jest wystawiana przez PPL S.A. nie później niż na 2 dni robocze przed upływem powyższego terminu. Usługobiorca jest zobowiązany do prawidłowego oznaczenia płatności poprzez umieszczenie w tytule przelewu numeru faktury pro-forma oraz wskazanie okresu, którego dotyczy płatność. W razie braku tych informacji PPL S.A. zastrzega sobie prawo do zaliczenia dokonanej wpłaty na poczet wymagalnych zobowiązań usługobiorcy względem PPL S.A.

6.3.5 Faktury za usługi objęte przedpłatą są wystawiane nie rzadziej, niż po zakończeniu okresu, którego dotyczy przedpłata. Okres, którego dotyczy przedpłata może być różny od okresu rozliczeniowego. Jeżeli uzgodniony z PPL S.A. okres przedpłaty jest dłuższy niż 1 miesiąc, faktury za usługi objęte przedpłatą będą wystawiane za okres nie dłuższy niż 1 miesiąc kalendarzowy. Jeżeli saldo przedpłat danego usługobiorcy jest wyższe, niż ostateczna wartość należnych opłat lotniskowych, różnica będzie zaliczona na poczet przedpłat dotyczących przyszłych lotów lub zwrócona usługobiorcy, jeżeli nie planuje on wykonywania lotów na Lotnisko Warszawa-Radom w ciągu co najmniej 3 kolejnych miesięcy kalendarzowych. Zwrot zostanie dokonany w terminie 2 miesięcy od daty wykonania ostatniego lotu przez usługobiorcę, pod warunkiem braku zobowiązań usługobiorcy wobec PPL S.A. Dopuszcza się zwrot różnicy usługobiorcy kontynuującemu wykonywanie lotów na Lotnisko Warszawa-Radom na jego prośbę przesłaną na adres aerosales.policy@ppl.pl. Zwrot zostanie dokonany w terminie 2 miesięcy od daty otrzymania prośby od usługobiorcy, pod warunkiem braku przeterminowanych zobowiązań usługobiorcy wobec PPL S.A. Jeżeli saldo przedpłat danego usługobiorcy jest niższe, niż ostateczna wartość należnych opłat lotniskowych zgodnie z fakturami za dany okres rozliczeniowy (wystąpiła niedopłata), usługobiorca jest zobowiązany do dokonania płatności niedopłaty w wysokości i w terminie określonych na otrzymanej fakturze.

As the operator of Warsaw-Radom Airport, PPL S.A. can temporarily detain an aircraft as a security for the claim in respect of airport charges payable to PPL S.A. by the aircraft operator and damage caused by the aircraft operator to the airport facilities.

The temporary detention of an aircraft expires once the amount due is paid, adequate security is provided or the aircraft seizure is performed following a court decision.

On the territory of the Republic of Poland, foreign aircraft are exempt, on the terms and conditions specified in relevant international regulations, from seizure to secure a claim.

PAYMENTS MADE ON AN ONGOING BASIS

The customer shall pay airport charges settled on an ongoing basis for each flight:

- through a ground handling agent who, as the payer of the invoice issued to the Customer, will be charged by PPL S.A. or
- on the basis of an invoice issued by PPL S.A. directly to the Customer.

Information that the payment will be made by a ground handling agent should be submitted by this agent to PPL S.A. at aerosales.invoicing@ppl.pl prior to the take-off of the aircraft at the latest and payment must be made up to 7 days following the aircraft take-off from Warsaw-Radom Airport.

PAYMENTS MADE BY A PREPAYMENT

The customer may obtain consent of PPL S.A. to pay airport charges by a prepayment based on a pro-forma invoice issued by PPL S.A. before performing an operation. If a customer intends to perform a single operation, the prepayment may be paid for a single flight. If a customer intends to perform flights on a regular basis, the prepayment may cover a period not shorter than 7 days.

The customer should apply to PPL S.A. for approval for paying airport charges in the form of prepayment by submitting a relevant request by e-mail to aerosales.policy@ppl.pl.

The amount of prepayment is determined by PPL S.A. on the basis of a flight schedule provided by the customer in the amount of the value of the airport charges due, payable by the customer for services to be rendered in the period covered by the prepayment.

The prepayment has to be credited to PPL S.A. bank account at least 3 working days prior to the date of the first operation it concerns. A pro-forma invoice is issued by PPL S.A. not later than 2 working days before the expiry of the above deadline. The customer is obliged to properly define the payment by including the pro-forma invoice number and the period for which the payment is made in the transfer description. Should the customer fail to include the above information, PPL S.A. reserves the right to credit the payment towards the customer's dues to PPL S.A.

Invoices for the services covered by the prepayment are issued not less frequently than after the end of the period to which the prepayment applies. The period applied to the prepayment may differ from the payment period. If the prepayment period agreed with PPL S.A. is longer than 1 month, invoices for services covered by this prepayment will be issued for a period not longer than 1 calendar month. If the given customer's balance of prepayment is higher than the final value of payable airport charges, the difference will be credited towards prepayments for future flights or returned to the customer, if the customer does not plan to operate flights to Warsaw-Radom Airport within at least next 3 calendar months. The reimbursement will be made within 2 months from the date of customer's last flight, provided that the customer has no liabilities towards PPL S.A. The difference may be paid back to a customer who is planning to continue operations to Warsaw-Radom Airport upon the customer's request send by e-mail to aerosales.policy@ppl.pl. The reimbursement will be made within 2 months from receiving a request from the customer, provided that the customer has no outstanding liabilities towards PPL S.A. If the balance of prepayments of a given customer is lower than the final value of airport charges due in accordance with invoices for a given payment period (an underpayment occurred), the customer will be obliged to settle the underpayment in the amount and within the time limit specified on the received invoice.

- 6.3.6 Jeżeli usługobiorca nie ureguluje niedopłaty, a dokona przedpłaty za kolejny okres rozliczeniowy, PPL S.A. zaliczy taką jej część, jaka jest konieczna w celu pokrycia niedopłaty oraz wezwie usługobiorcę do uzupełnienia w trybie natychmiastowym przedpłaty o kwotę pomniejszenia o niedopłatę.
- 6.4 PŁATNOŚCI W TRYBIE ROZLICZEŃ OKRESOWYCH**
- 6.4.1 Usługobiorca, który w danym sezonie rozkładowym wykonuje lub planuje wykonać przynajmniej 10 lądowań na Lotnisku Warszawa-Radom i średniomiesięczna wysokość opłat lotniskowych z tego tytułu wynosi ponad 1 000 PLN netto, może uzyskać zgodę PPL S.A. na dokonywanie płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie rozliczeń okresowych - przelewem na podstawie zbiorczych faktur z odroczonym terminem płatności, wystawianych za okresy rozliczeniowe nie dłuższe niż 1 miesiąc kalendarzowy.
- 6.4.2 Usługobiorca powinien wystąpić do PPL S.A. o zgodę na dokonywanie płatności opłat lotniskowych w trybie rozliczeń okresowych, przysyłając stosowną prośbę pocztą elektroniczną na adres: aerosales.policy@ppl.pl ze stosownym wyprzedzeniem przed wykonaniem pierwszej operacji lotniczej, której prośba dotyczy.
- 6.5 ZABEZPIECZENIA PŁATNOŚCI**
- 6.5.1 PPL S.A. może żądać złożenia przez usługobiorcę dokumentów potwierdzających jego zdolność i wiarygodność kredytową oraz standing finansowy.
- 6.5.2 W odniesieniu do usługobiorcy wykonującego loty na Lotnisko Chopina w Warszawie przy określaniu konieczności zastosowania i wysokości zabezpieczenia płatności uwzględnia się łącznie historię płatności z tytułu opłat lotniskowych na Lotnisku Warszawa-Radom i Lotnisku Chopina w Warszawie. Zabezpieczenie może dotyczyć płatności z tytułu opłat lotniskowych na obu lotniskach.
- 6.5.3 Usługobiorca planujący systematyczne wykonywanie lotów, który wystąpił z prośbą lub który uzyskał zgodę na dokonywanie płatności w trybie przedpłaty lub w trybie rozliczeń okresowych, zobowiązany jest do złożenia zabezpieczenia płatności w formie gwarancji bankowej lub depozytu. Zobowiązanie nie dotyczy usługobiorcy, o którym mowa w pkt. 6.5.8 oraz usługobiorcy, który dokonywał płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie przedpłaty przez co najmniej 12 pełnych miesięcy kalendarzowych i w tym czasie wystąpiło maksymalnie jedno opóźnienie płatności. Wybór formy zastosowanego zabezpieczenia zależy od usługobiorcy.
- 6.5.4 W odniesieniu do gwarancji bankowej:
- 6.5.4.1 Gwarancja bankowa powinna być wystawiona w terminie 14 dni przed wykonaniem pierwszej operacji lotniczej, której ta gwarancja dotyczy, przez renomowany bank z siedzibą lub oddziałem w Polsce. Gwarancja bankowa może zostać wystawiona przez renomowany bank zagraniczny nie posiadający siedziby lub oddziału w Polsce, jednak wówczas musi być potwierdzona przez renomowany bank posiadający siedzibę lub oddział w Polsce. Zarówno bank wybrany przez usługobiorcę, jak i treść pierwszej i każdej kolejnej gwarancji bankowej muszą zostać uprzednio zaakceptowane przez PPL S.A.
- 6.5.4.2 Gwarancja bankowa musi być bezwarunkowa, nieodwołalna i płatna na pierwsze żądanie PPL S.A.
- 6.5.4.3 W terminie 14 dni przed datą upływu ważności istniejącej gwarancji bankowej usługobiorca zobowiązany jest doręczyć PPL S.A. kolejną gwarancję bankową albo dokument przedłużający ważność istniejącej gwarancji bankowej.
- 6.5.4.4 PPL S.A. ma prawo do dokonania wypłaty z gwarancji bankowej kwoty równej kwocie wszelkich nieuregulowanych przez usługobiorcę zobowiązań wobec PPL S.A. powstałych w związku z korzystaniem przez Usługobiorcę z usług lotniskowych. W przypadku złożenia przez PPL S.A. żądania wypłaty środków z gwarancji bankowej, usługobiorca zobowiązany jest do uzupełnienia gwarancji bankowej do pełnej wymaganej kwoty w terminie 14 dni od daty otrzymania od PPL S.A. informacji o wypłacie środków z gwarancji bankowej.
- 6.5.4.5 Wszelkie koszty dotyczące wystawienia, dostarczenia do PPL S.A. i utrzymania gwarancji bankowej ponosi usługobiorca.
- 6.5.5 W odniesieniu do depozytu:
- 6.5.5.1 Usługobiorca wpłaci depozyt na konto bankowe wskazane przez PPL S.A.

If the customer does not settle the underpayment, and makes the prepayment for the next payment period, PPL S.A. will credit the necessary amount to cover the underpayment and request the customer to immediately settle the remaining amount of the prepayment.

PAYMENTS MADE IN THE FORM OF PERIODICAL SETTLEMENTS

The customer who in a given schedule season performs or plans to perform at least 10 landing operations at Warsaw-Radom Airport and where the customer's respective average monthly airport charges exceed PLN 1 000 net, may obtain consent of PPL S.A. to pay the airport charges in the form of periodical settlements – by bank transfer against collective invoices with a deferred payment period, issued for settlement periods not longer than one calendar month.

The customer should apply to PPL S.A. for approval for paying airport charges in the form of periodical settlements by submitting a relevant request by e-mail to aerosales.policy@ppl.pl in due advance before the performance of the first air operation to which the request applies.

PAYMENTS SECURITY

PPL S.A. may request the customer to provide documents confirming the customer's credit worthiness and capacity as well as financial standing.

With regard to the customer performing flights to Warsaw Chopin Airport, when determining the need to use and the amount of payment security, the history of payments for airport charges at Warsaw-Radom Airport and Warsaw Chopin Airport is taken into account. The security may relate to the payment of airport charges at both airports.

The customer planning regular operations that requested or obtained the approval to make payments in the form of prepayment or periodical settlements is obliged to provide a payment security in the form of a bank guarantee or a security deposit. The obligation does not apply to the customer referred to in point 6.5.8 and a customer who made payments for airport charges in the form of prepayment for at least 12 full calendar months and during this time there was a maximum of one delay in payment. The customer selects the form of security.

With respect to the bank guarantee:

The bank guarantee should be issued no later than 14 days before the performance of the first air operation to which such guarantee applies by a reputable bank seated in Poland or with a Polish branch. The bank guarantee may be issued by a reputable foreign bank not seated in Poland or without a Polish branch, provided that its confirmed by a reputable bank seated in Poland or with a Polish branch. Both the bank selected by the customer and the content of the first and each subsequent bank guarantee must be first approved by PPL S.A.

The bank guarantee must be unconditional, irrevocable and payable upon PPL S.A. first demand.

The customer shall provide PPL S.A. with a subsequent bank guarantee or a document extending the validity of the existing bank guarantee no later than 14 days before the expiry of the existing bank guarantee.

PPL S.A. has the right to effect a payment from the bank guarantee of an amount equal to the amount of all outstanding liabilities of the customer towards PPL S.A. that have arisen in connection with the use of airport services by the Customer. Should PPL S.A. submit a demand for payment from the bank guarantee, the customer will be obliged to replenish the bank guarantee up to the full required amount within 14 days from the date of receipt of information from PPL S.A. about the payment made from the bank guarantee.

The customer shall pay all costs related to the issuance, submission to PPL S.A. and maintenance of the bank guarantee.

With respect to the security deposit:

The customer shall pay the security deposit to PPL S.A. bank account.

- 6.5.5.2 PPL S.A. ma prawo do potrącenia z depozytu wszelkich nieuregulowanych przez usługobiorcę zobowiązań wobec PPL S.A. powstałych w związku z korzystaniem przez Usługobiorcę z usług lotniskowych. W przypadku dokonania przez PPL S.A. wypłaty z depozytu, usługobiorca jest zobowiązany do dokonania w terminie 14 dni od daty otrzymania od PPL S.A. informacji o dokonaniu wypłaty, wpłaty na konto bankowe wskazane przez PPL S.A. kwoty uzupełniającej depozyt do pełnej wymaganej wysokości i przekazania PPL S.A. kopii potwierdzenia tej wpłaty.
- 6.5.6 Wyrażenie przez PPL S.A. zgody na dokonywanie przez usługobiorcę planującego systematyczne wykonywanie lotów, płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie przedpłaty lub rozliczeń okresowych oraz wysokość zabezpieczenia są uzależnione od historii terminowego regulowania płatności na rzecz PPL S.A. z tytułu opłat lotniskowych na Lotnisku Warszawa-Radom i Lotnisku Chopina w Warszawie.
- 6.5.7 Dla celów analizy historii terminowej realizacji płatności i określenia wartości zabezpieczeń płatności z tytułu opłat lotniskowych, za opóźnienie płatności uznaje się opóźnienie płatności na rzecz PPL S.A. z tytułu opłat lotniskowych, w tym płatności za faktury wystawione z tytułu rozliczeń okresowych lub z tytułu dopłat związanych z niewystarczającą wartością dokonanej przedpłaty, jak również płatności przedpłat, o więcej niż 5 dni w stosunku do terminów płatności wskazanych na fakturach lub fakturach pro-forma. Nie są brane pod uwagę opóźnienia płatności o wartości nie przekraczającej 1% wartości zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych danego przewoźnika w danym okresie rozliczeniowym. Opóźnienie więcej niż jednej płatności dotyczącej tego samego okresu rozliczeniowego jest traktowane jako jedno opóźnienie.
- 6.5.8 Jeżeli usługobiorca, który dokonywał płatności z tytułu opłat lotniskowych przez co najmniej 12 pełnych miesięcy kalendarzowych, wnioskuję o regulowanie płatności w trybie przedpłaty, ocenie podlega historia terminowej realizacji przez niego płatności, których terminy płatności przypadały w ciągu kolejnych 12 pełnych miesięcy kalendarzowych poprzedzających datę złożenia prośby. Jeżeli w tym czasie wystąpiło maksymalnie jedno opóźnienie płatności, usługobiorca może uzyskać zgodę PPL S.A. na dokonywanie płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie przedpłaty bez konieczności ustanawiania dodatkowego zabezpieczenia płatności. Jeżeli w tym czasie wystąpiły dwa opóźnienia płatności, zgoda na dokonywanie płatności w trybie przedpłaty może być udzielona pod warunkiem ustanowienia zabezpieczenia płatności w formie, o której mowa w pkt. 6.5.2 w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za jeden okres rozliczeniowy, jednak nie mniej niż za 2 tygodnie kalendarzowe. Jeżeli w tym czasie wystąpiły więcej niż dwa opóźnienia płatności, zgoda na dokonywanie płatności w trybie przedpłaty może być udzielona pod warunkiem ustanowienia zabezpieczenia płatności w formie, o której mowa w pkt. 6.5.2 w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za trzy okresy rozliczeniowe, jednak nie mniej niż za 6 tygodni kalendarzowych.
- 6.5.9 Usługobiorca, który nie korzystał z usług, za które są pobierane opłaty lotniskowe i nie dokonywał płatności z tytułu opłat lotniskowych na Lotnisku Warszawa-Radom lub Lotnisku Chopina w Warszawie przez co najmniej 12 pełnych miesięcy kalendarzowych poprzedzających datę złożenia prośby, może uzyskać zgodę na dokonywanie płatności w trybie przedpłaty bez konieczności ustanawiania dodatkowego zabezpieczenia płatności.
- 6.5.10 PPL S.A. zastrzega sobie prawo do monitorowania należnych płatności od usługobiorcy regulującego opłaty lotniskowe w trybie przedpłaty. Jeżeli w okresie kolejnych 12 pełnych miesięcy kalendarzowych wystąpią dwa opóźnienia płatności, PPL S.A. ma prawo do wezwania usługobiorcy, który nie ma ustanowionego zabezpieczenia płatności, do ustanowienia takiego zabezpieczenia w formie, o której mowa w pkt. 6.5.2, w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za jeden okres rozliczeniowy, jednak nie mniej, niż za 2 tygodnie kalendarzowe. Po wystąpieniu trzeciego opóźnienia w okresie kolejnych 12 pełnych miesięcy kalendarzowych, PPL S.A. może żądać zwiększenia zabezpieczenia do wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za trzy okresy rozliczeniowe, jednak nie mniej, niż za 6 tygodni kalendarzowych.

PPL S.A. has the right to deduct from the security deposit any outstanding liabilities of the customer to PPL S.A. that have arisen in connection with the use of airport services by the Customer. Should PPL S.A. effect a payment from the security deposit, the customer will be obliged to replenish the security deposit, to the bank account specified by PPL S.A., up to the full required amount within 14 days from the date of receipt of information from PPL S.A. about the payment made from the security deposit. The customer shall provide PPL S.A. with a copy of proof of such replenishment.

The consent of PPL S.A. to the settlement of airport charges in the form of prepayment or periodical settlements by a customer planning regular operations and the determining the amount of security depend on the previous record of timely payments to PPL S.A. for airport charges at Warsaw-Radom Airport and Warsaw Chopin Airport.

For the purpose of analyzing the record of timely payments and setting the value of securities of airport charges payments, payment delay shall mean the delay of payment to PPL S.A. of airport charges, including payments for invoices issued with respect to periodical settlements or with respect to additional payments following insufficient prepayment, as well as prepayments, of more than 5 days with respect to the time limits for payment specified on invoices and pro-forma invoices. Delays of payments amounting to up to 1% of the value of liabilities for airport charges of a given carrier in a given settlement period are not considered. A delay of more than one payment concerning the same settlement period is treated as a single delay.

If a customer that has paid airport charges for at least 12 calendar months requests that the payment be settled in the form of prepayment, the customer's record of timely payments payable throughout 12 last calendar months of payment settlement preceding the date of request will be subject to assessment. If during such time there was no more than one delay, the customer can obtain consent of PPL S.A. to the payment of airport charges in the form of prepayment without the obligation to establish an additional payment security. If during such time there were two payment delays, the consent to payment of airport charges in the form of prepayment can be granted, provided that a payment security is established in the form referred to in point 6.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for one settlement period, no less however than two calendar weeks. If during such time there were more than two payment delays, the consent to payment of airport charges in the form of prepayment can be granted, provided that a payment security is established in the form referred to in point 6.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for three settlement periods, no less however than six calendar weeks.

A customer that has not used the services for which airport charges are collected and has not paid airport charges at Warsaw-Radom- Airport or Warsaw Chopin Airport for the period of at least 12 calendar months preceding the date of request can obtain a consent to the payment of airport charges in the form of prepayment without the obligation to establish an additional payment security.

PPL S.A. reserves the right to monitor the due payments from a customer settling airport charges in the form of prepayment. If during subsequent 12 calendar months of payment settlement there are two payment delays, PPL S.A. will have the right to demand that the customer that has not established a payment security, provide such security in the form referred to in point 6.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for one settlement period, no less however than two calendar weeks. If a third delay occurs within the next 12 calendar months of payment settlement, PPL S.A. can demand an increase of security to the amount equal to the gross amount of airport charges for three settlement periods, no less however than six calendar weeks.

GEN 4.1.15

LOTNISKO ZIELONA GÓRA-BABIMOST
ZIELONA GÓRA-BABIMOST AERODROME

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE I DEFINICJE

- 1.1. Opłaty lotniskowe pobierane są przez Polskie Porty Lotnicze S.A. zwane dalej PPL", które jest zarządzającym Lotniskiem Zielona Góra/Babimost, wpisanym do rejestru lotnisk prowadzonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- 1.2. Opłaty lotniskowe są pobierane za korzystanie z obiektów, urządzeń lub usług udostępnianych przez PPL, związanych ze startem, lądowaniem, oświetleniem, parkowaniem statków powietrznych lub obsługą pasażerów. Opłaty lotniskowe pobierane są niezależnie od opłat nawigacyjnych, opłat z tytułu obsługi naziemnej i opłat za inne usługi, nie wymienione w niniejszym dokumencie.
- 1.3. Opłaty lotniskowe za usługi standardowe składają się z:
- a) opłaty za lądowanie,
 - b) opłaty pasażerskiej,
 - c) opłaty postojowej.
- 1.4. Skorzystanie ze świadczonych przez PPL usług, za które są pobierane opłaty lotniskowe, jest jednoznaczne z akceptacją przez usługobiorcę wszystkich opłat i warunków przedstawionych w niniejszym dokumencie.
- 1.5. Definicje:
- 1.5.1. **Maksymalna masa startowa statku powietrznego (MTOM)** – maksymalna masa statku powietrznego dopuszczalna do startu, podana w świadectwie zdolności statku powietrznego w zakresie hałasu, instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego lub w innym oficjalnym dokumencie uznanym przez PPL.
- 1.5.2. **Użytkownik statku powietrznego** – właściciel statku powietrznego lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych prowadzonego w państwie, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.
- 1.5.3. **Usługobiorca** – osoba fizyczna, osoba prawna lub jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej, na rzecz której udostępniane są przez PPL obiekty, urządzenia lub usługi, o których mowa w pkt. 1.2. Usługobiorcą może być:
- a) użytkownik statku powietrznego,
 - b) inny podmiot eksploatujący statek powietrzny w momencie wykonywania operacji lotniczej, a w szczególności:
 - przewoźnik lotniczy, z którego numerem rejsu jest wykonywany lot, a w sytuacji operacji startu lub lądowania wykonywanych w ramach umów o wspólnym oznaczaniu rejsów (code-share) - przewoźnik lotniczy, który faktycznie wykonuje daną operację,
 - osoba fizyczna, prawna lub jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej, użytkująca statek powietrzny nie będąc jego właścicielem, na podstawie umowy dzierżawy, leasingu, użyczenia lub innej o podobnym charakterze, upoważniającej do użytkowania statku powietrznego.
- 1.5.4. **Przewoźnik lotniczy** – usługobiorca uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji - w przypadku polskiego przewoźnika lotniczego lub na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu obcego państwa - w przypadku obcego przewoźnika lotniczego.
- 1.5.5. **Pasażer** – osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego w momencie wykonywania przez ten statek operacji startu lub lądowania, nie będąca członkiem jego załogi.
- 1.5.6. **Pasażer w tranzycie bezpośrednim** – pasażer, który przyleciał na Lotnisko Zielona Góra/Babimost i kontynuuje podróż bez opuszczania pokładu statku powietrznego.
- 1.5.7. **Regularne przewozy lotnicze** – przewozy lotnicze, w których w każdym locie miejsca w statku powietrznym przeznaczone do przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty są publicznie oferowane do nabycia, a przewóz jest wykonywany między tymi samymi punktami według opublikowanego rozkładu lotów albo w stałych odstępach czasu lub z częstotliwością wskazującą na regularność lotów.
- 1.5.8. **Lot handlowy** – lot związany z lądowaniem handlowym, tj. lądowaniem w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych odpłatnie.

GENERAL PROVISIONS AND DEFINITIONS

Airport charges are collected by 'Polish Airports', hereinafter referred to as 'PPL', the operator of Zielona Góra/Babimost Airport, entered in the register of airports kept by the President of the Polish Civil Aviation Authority.

Airport charges are levied for the use of facilities, systems or services provided by PPL, connected with aircraft take-off, landing, lighting and parking operations or processing of passengers. The airport charges are levied irrespective of air navigation charges, ground handling charges or charges for other services not specified in this document.

The airport charges for standard services include:

- a) landing charge,
- b) passenger charge,
- c) parking charge.

The use of the services provided by PPL, for which airport charges are levied, is tantamount to customer's acceptance of all charges and conditions set out in this document.

Definitions:

Maximum take-off mass (MTOM) – the maximum permissible take-off mass specified in the noise certificate, aircraft flight manual or in another official document acknowledged by PPL.

Aircraft operator – an aircraft owner or any other entity registered as an aircraft operator in the aircraft register kept by the state where the aircraft is registered.

Customer – a natural person, a legal entity or an organisational unit without legal personality to whom PPL provides facilities, systems or services referred to in point 1.2. A customer may be one of the following:

- a) an aircraft operator,
- b) other entity using aircraft during an aircraft movement, in particular:
 - an air carrier whose code is given to a flight, and in the case when take-off or landing operations are performed under code-share agreements – an air carrier who actually performs a particular operation,
 - a natural person, a legal entity or an organisational unit without legal personality that is not the aircraft owner and operates an aircraft under a rent, lease, lending for use or a similar agreement authorising the operation of a particular aircraft.

Air carrier – a customer authorised to perform air transport operations under a licence – in the case of a Polish air carrier, or under a relevant act issued by competent authorities of a foreign state – in the case of a foreign air carrier.

Passenger – a person on board an aircraft at the time of take-off or landing who is not a member of the crew.

Direct transit passenger – a passenger who arrives at Zielona Góra/Babimost Airport and continues his or her journey without disembarking.

Regular air transport services – air transport services where on each flight spaces dedicated to passenger, baggage, cargo or mail transport are offered for sale to the public, and air transport is performed between the same points according to the published flight schedule or in regular intervals, or with a frequency indicating the flights are performed on a regular basis.

Commercial flight – a flight connected with a commercial landing, i.e. a landing with the purpose of taking on board or unloading passengers, baggage, freight or mail, carried against payment.

- 1.5.9 **Lot rozkładowy** – lot handlowy, oznaczony kodem rodzaju lotu „J” (dla lotu pasażerskiego), wykonywany w celu regularnego przewozu lotniczego przez przewoźnika posiadającego wymagane przez polskie prawo uprawnienia do wykonywania regularnego przewozu lotniczego na trasie, na której lot ten jest wykonywany.
- 1.5.10 **Lot szkolny** - lot wykonywany przez kandydatów na członków personelu lotniczego lub przez członków personelu lotniczego w celu nabycia określonych kwalifikacji lotniczych.
- 1.5.11 **Operacja „touch and go”** – operacja polegająca na lądowaniu statku powietrznego, bezpośrednio po którym następuje start, bez zatrzymania i opuszczenia przez ten statek powietrzny drogi startowej.
- 1.6 Do podanych stawek opłat dolicza się podatek od towarów i usług (VAT) w wysokości określonej przepisami prawa polskiego, obowiązującymi w dniu wykonania usługi. Na dzień publikacji stawkę podatku VAT w wysokości 0% stosuje się do usług świadczonych na rzecz przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym. Do pozostałych usług stosuje się stawkę podatku VAT w wysokości 23%. Warunkiem zastosowania stawki podatku VAT w wysokości 0% jest:
- a) w odniesieniu do przewoźników mających siedzibę działalności gospodarczej na terytorium Polski – umieszczenie przewoźnika na liście przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym, ogłoszonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) w odniesieniu do przewoźników nie mających siedziby działalności gospodarczej na terytorium Polski – posiadanie uprawnień do wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu państwa siedziby tego przewoźnika, w szczególności koncesji lub certyfikatu przewoźnika lotniczego lub wpisanie przewoźnika na liście przewoźników wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym, ogłoszonej przez właściwy organ państwa siedziby danego przewoźnika.
- 1.7 Usługobiorcy zobowiązani są do przesyłania do PPL – Port Lotniczy Zielona Góra/Babimost pocztą elektroniczną na adres: biurozg@ppl.pl aktualnych informacji dotyczących statków powietrznych, które będą użytkować w lotach na Lotnisko Zielona Góra/Babimost, z podaniem ich znaków rejestracyjnych, typu i wersji, MTOM oraz liczby miejsc pasażerskich, najpóźniej w dniu poprzedzającym dzień planowanego rozpoczęcia wykonywania lotów. Niezwłocznie należy przekazywać informacje aktualizujące, jeżeli nastąpiły zmiany.
- 1.8 Do informacji, o których mowa w pkt. 1.7, należy dołączyć dokument, o którym mowa w pkt. 1.5.1, zawierający oficjalne potwierdzenie MTOM.
- 1.9 Dla celów naliczania opłat lotniskowych wykorzystywane będą dane zawarte w będących w posiadaniu PPL – Port Lotniczy Zielona Góra/Babimost dokumentach, o których mowa w pkt. 1.8, z najpóźniejszą datą wystawienia. Jeśli jeden dokument lub kilka dokumentów z tą samą najpóźniejszą datą zawierają kilka MTOM, dla celów naliczania opłat lotniskowych będzie brana pod uwagę najwyższa z nich. Aktualne informacje zawarte w tych dokumentach będą uwzględniane przy naliczaniu opłat lotniskowych wyłącznie za usługi wykonane od dnia następnego po ich otrzymaniu przez PPL – Port Lotniczy Zielona Góra/Babimost, z zastrzeżeniem pkt. 1.11.
- 1.10 Przewoźnicy nie mający siedziby działalności gospodarczej na terytorium Polski są zobowiązani do przesłania do PPL – Port Lotniczy Zielona Góra/Babimost pocztą elektroniczną na adres: biurozg@ppl.pl dokumentu potwierdzającego uprawnienia, o których mowa w pkt. 1.6.b).
- 1.11 Usługobiorca dokonujący płatności z tytułu opłat lotniskowych w "Punkcie pobierania opłat lotniskowych" jest zobowiązany do przedstawiania dokumentów, o których mowa w pkt. 1.8 i 1.10 przed wystawieniem faktury.
- 1.12 Jeżeli usługobiorca nie przekazał do PPL – Port Lotniczy Zielona Góra/Babimost dokumentów zgodnie z pkt. 1.8 lub nie przedstawił tych dokumentów zgodnie z pkt. 1.11, dla celów naliczania opłat lotniskowych będzie przyjęta największa istniejąca MTOM danego typu i wersji statku powietrznego według danych posiadanych przez PPL – Port Lotniczy Zielona Góra/Babimost. Przekazanie tych informacji po dniu wykonania lotu nie uprawnia do dokonania korekty naliczonej opłaty i pozytywnego rozpatrzenia reklamacji z tego tytułu, z wyjątkiem operacji lądowania w sytuacjach awaryjnych.
- 1.13 Niniejsze opłaty obowiązują od 1 października 2023 r.

Scheduled flight – a commercial flight, marked with code „J” flight type (for passenger flight), performed as part of regular air transport services by a carrier authorised to carry out regular air transport services on the route on which such flight is performed, as required by the Polish law.

Training flight – a flight performed by candidates for air crew members or by air crew members for the purpose of obtaining specific aviation qualifications.

A touch and go operation – an operation involving the landing of an aircraft followed by immediate take off, without stopping and vacating the runway by such aircraft.

The goods and services tax (VAT) is added to the applicable charges in the amount specified in the regulations of the Polish law effective on the day the service is provided. On the date of publication of this document, VAT of 0% applies to services provided to air carriers operating mainly international transport. A 23% VAT applies to other services.

a) the carrier is entered on the list of air carriers operating mainly international flights, announced by the President of the Polish Civil Aviation Authority – with respect to carriers having their business seat on the territory of Poland,

b) the carrier is authorised to operate international flights pursuant to an appropriate deed issued by the relevant authority of the state where the given carrier has its seat, in particular a concession or an air carrier certificate, or if the carrier is entered on the list of air carriers operating mainly international flights, announced by the relevant authority of the state where the given carrier has its seat – with respect to carriers having their business seat outside Poland.

Customers shall submit to PPL – Zielona Góra/Babimost Airport by e-mail to biurozg@ppl.pl valid information about aircraft they intend to operate in a given schedule season including aircraft registration numbers, types and versions, MTOM and number of passenger seats offered for sale, no later than on the day preceding the planned commencement of flights. In case of changes, the Customers shall provide information updates immediately.

The information, referred to in point 1.7, must be accompanied by the document referred to in point 1.5.1, officially confirming an aircraft's MTOM.

For the purpose of calculating airport charges PPL - Zielona Góra/Babimost Airport will use data contained in documents referred to in point 1.8, being at PPL - Zielona Góra/Babimost Airport's disposal and with the latest issuance date. If one or several documents with the same issuance date contain different MTOMs, the highest MTOM will be considered for the purpose of calculating airport charges.

Valid information contained in these documents will be taken into account when calculating airport charges only for services provided from the day following the date on which PPL - Zielona Góra/Babimost Airport receives them, subject to point 1.11.

Carriers with business seat outside the territory of Poland are required to provide PPL Zielona Góra Airport by e-mail to biurozg@ppl.pl, with a document confirming the authorisations referred to in point 1.6.b).

The customer paying airport charges at the 'Airport charges collection point' is obliged to present the documents referred to in point 1.8 and 1.10 before the invoice is issued.

If a customer fails to provide PPL - Zielona Góra/Babimost Airport with the documents as per point 1.8 or failed to present these documents as per point 1.11, the highest existing MTOM of an aircraft of a given type and version based on PPL - Zielona Góra/Babimost Airport data. Except for emergency landing operations, if the information is submitted to PPL after the date of the flight, it does not constitute a basis for adjustments of the calculated charge and for recognition of related claims.

The charges come into effect on 1 October 2023.

- a) statusem lotu HEAD (lot polskiego statku powietrznego nadany przez Szefa Biura Ochrony Rządu), lub
- b) odpowiednią uwagą w planie lotu.
- 2.4.2 Podmiot realizujący w interesie publicznym zadania związane z wykonaniem lotów, o których mowa w pkt. 2.4.1, potwierdza prawo do skorzystania ze zwolnienia z opłat lotniskowych, przesyłając do PPL pocztą elektroniczną na adres: biurozg@ppl.pl, nie później niż w ciągu 24 godzin od zaistnienia zdarzenia będącego podstawą do pobierania opłat lotniskowych, kopię planu lotu. Jeśli kopia planu lotu zawierająca informację o statusie lotu uprawniającym do zwolnienia lub odpowiednią uwagę nie zostanie przesłana lub zostanie przesłana po upływie tego terminu, podmiot ten jest zobowiązany do zapłaty wszystkich opłat lotniskowych w pełnej wysokości. Przekazanie kopii planu lotu po upływie powyższego terminu nie uprawnia do dokonania korekty naliczonej opłaty i pozytywnego rozpatrzenia reklamacji z tego tytułu. Dla potwierdzenia prawa do skorzystania ze zwolnienia z opłat lotniskowych lotów o statusie STATE wystarczające jest przesłanie do PPL – Port Lotniczy Zielona Góra/Babimost planu lotu w systemie AFTN.

3. ZNIŻKI

3.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

- 3.1.1 Zniżki stosuje się na zasadzie równego traktowania i niedyskryminacji w odniesieniu do każdego usługobiorcy spełniającego określone poniżej warunki i kryteria udzielania zniżek.
- 3.1.2 Zniżki udzielane są po spełnieniu łącznie warunków szczegółowych określonych dla każdej ze zniżek i warunków dodatkowych, o których mowa w pkt. 3.5.

3.2 ZNIŻKA DLA NOWYCH TRAS

- 3.2.1 Zniżka od opłaty za lądowanie dla nowych tras jest udzielana w wysokości:

Rok wykonywania lotów na nowej trasie/Year of operation on a new route	1	2	3	4	5
Wysokość zniżki/Rate of discount:	85%	75%	65%	55%	45%

- 3.2.2 Zniżka od opłaty pasażerskiej dla nowych tras jest udzielana w wysokości:

Rok wykonywania lotów na nowej trasie/Year of operation on a new route	1	2	3	4	5
Wysokość zniżki/Rate of discount:	60%	50%	40%	30%	20%

- 3.2.3 Za nową trasę uznaje się trasę z Lotniska Zielona Góra/Babimost do portu lotniczego, do którego w ciągu 1 roku przed datą uruchomienia połączenia na tej trasie nie były wykonywane pasażerskie loty rozkładowe.
- 3.2.4 Zniżka jest udzielana wyłącznie przewoźnikowi lotniczemu w odniesieniu do pasażerskich lotów rozkładowych, wykonywanych przez niego na danej trasie z częstotliwością nie mniejszą, niż jeden raz w tygodniu, jeżeli przewoźnik ten oferuje publicznie do nabycia średnio w ciągu miesiąca kalendarzowego nie mniej niż 50% miejsc pasażerskich oferowanych przez niego w tych lotach na tej trasie. Ponadto przewóz przez tego przewoźnika przynajmniej 50% pasażerów na tej trasie w ciągu sezonu rozkładowego musi być wykonany na podstawie biletów oferowanych publicznie do nabycia przez tego przewoźnika.
- 3.2.5 Na żądanie PPL przewoźnik jest zobowiązany do wykazania, w szczególności przez umożliwienie PPL wglądu do wewnętrznej dokumentacji, spełnienia wymogów, o których mowa w pkt. 3.2.4.
- 3.2.6 Przewoźnik, który nie będzie w stanie wykazać spełnienia na danej trasie wymogów, o których mowa w pkt. 3.2.4, nie uzyska wnioskowanej zniżki, o której mowa w pkt. 3.2.1 i 3.2.2, a jeśli uzyskał ją wcześniej, będzie zobowiązany do jej zwrotu w odniesieniu do tej trasy.
- 3.2.7 Zniżka na danej trasie jest udzielana każdemu przewoźnikowi lotniczemu, niezależnie od przyznania zniżki na tej trasie innym przewoźnikom, spełniającemu warunki określone w pkt. 3.2.4 i rozpoczynającemu wykonywanie pasażerskich lotów rozkładowych w okresie obowiązywania zniżki na tej trasie.
- 3.2.8 Okres obowiązywania zniżki dla danej trasy rozpoczyna się od dnia wykonania pierwszego pasażerskiego lotu rozkładowego na tej trasie.

- a) HEAD flight status (flight of a Polish aircraft with HEAD status issued by the Head of the Government Protection Bureau)
- c) a relevant comment in the flight plan.

An entity executing, for the public interest, tasks connected with operating flights specified in point 2.4.1, confirms the right to exemption from airport charges by submitting to PPL, by e-mail to biurozg@ppl.pl, a copy of the flight plan not later than 24 hours from the time the operation subject to airport charges is performed. If the copy of the flight plan containing information about a flight status entitling an entity to the exemption or a relevant comment is not submitted or is submitted after the relevant deadline, such entity is obliged to pay all airport charges according to the applicable price list. Providing copy of the flight plan after the above-mentioned deadline does not constitute basis for correcting the calculated charge and approving the related claim. To confirm the right to take advantage of the exemption from airport charges of STATE status flights it is sufficient to submit to PPL- Zielona Góra/Babimost Airport the flight plan in the AFTN system.

DISCOUNTS

GENERAL PROVISIONS

Discounts are given on an equal and non-discriminatory basis to all customers meeting the eligibility criteria specified below.

Discounts are given upon fulfilment of all detailed eligibility criteria for each discount and additional eligibility criteria specified in point 3.5.

DISCOUNTS FOR NEW ROUTES

The new route discount on the landing charge is as follows:

The new route discount on the passenger charge is as follows:

A new route is considered a route from Zielona Góra/Babimost Airport to an airport to which no scheduled passenger flights were operated within 1 year prior to the commencement of services on such route.

The discounts are given to an air carrier only in respect of scheduled passenger flights, operated by this carrier on a given route with a frequency of at least one flight per week, if the carrier offers for sale to the public an average of at least 50% of passenger seats in a calendar month offered by the carrier on these flights on a given route. Additionally, the carrier must carry at least 50% of passengers on such route in a schedule season based on tickets offered for sale to the public by this carrier.

The carrier shall demonstrate, at PPL's request, that he meets the requirements referred to in point 3.2.4, particularly by providing PPL with access to the carrier's internal documentation.

The carrier who will not be able to prove the fulfilment of requirements referred to in point 3.2.4 on a given route will not obtain the requested discount referred to in point 3.2.1, and if such carrier has been granted the discount earlier, the carrier will be obliged to return the discount with respect to such route.

The discount is given to each air carrier who meets the eligibility criteria specified in point 3.2.4 and commences scheduled passenger flights in the period during which the discount on such route is applicable, irrespective of whether other carriers have been granted the discount on the route in question.

The new route discount is effective from the day the first scheduled passenger flight is operated on a given route.

- 3.2.9 Jeżeli w czasie krótszym niż 30 dni od rozpoczęcia okresu obowiązywania zniżki na danej trasie wykonywanie pasażerskich lotów rozkładowych zostanie wstrzymane, okres obowiązywania zniżki rozpoczyna się ponownie od dnia ich uruchomienia przez innego przewoźnika.
- 3.2.10 Zniżka nie przysługuje przewoźnikowi, który w ciągu 1 roku przed datą rozpoczęcia lotów na nowej trasie zaprzestał wykonywania pasażerskich lotów rozkładowych na trasie do innego portu lotniczego, obsługującego tę samą konurbację nie spełniającą kryteriów nowej trasy, jeżeli spowodowało to całkowitą likwidację połączenia do tego portu z Lotniska Zielona Góra/Babimost. Jeżeli jednak trasa zlikwidowana spełniała kryteria nowej trasy, to przewoźnik zachowuje prawo do zniżki dla nowych tras w okresie:
- a) do 5 lat od rozpoczęcia udzielania zniżki na trasie zlikwidowanej, jeśli na nowej trasie w ciągu 1 roku przed datą uruchomienia połączenia nie były wykonywane pasażerskie loty rozkładowe,
 - b) do 5 lat od dnia wykonania pierwszego lotu handlowego w celu pasażerskiego regularnego przewozu lotniczego na nowej trasie, jeśli były na niej w ciągu 1 roku przed datą uruchomienia połączenia wykonywane pasażerskie loty rozkładowe.
- 3.3 POZOSTAŁE ZNIŻKI**
- 3.3.1 Udziela się zniżki od opłaty za lądowanie dla operacji „touch and go” w wysokości **90%**.
- 3.3.2 Udziela się zniżki od opłaty za lądowanie w lotach szkolnych w następującej wysokości:

Liczba lądowań w lotach szkolnych wykonanych przez danego usługobiorcę w roku kalendarzowym na lotnisku Zielona Góra/Babimost/ Number of landings in training flights performed by a given customer in a calendar year at Zielona Góra/Babimost Airport	Wysokość zniżki/ Discount rate
do 4000 włącznie/up to 4000	50%
powyżej 4000 do 5 włącznie/over 4000 up to 5000	55%
powyżej 5000/over 5000	60%

- Zniżka nie dotyczy operacji, o których mowa w pkt. 3.3.1. Przy ustalaniu wysokości zniżki nie uwzględnia się operacji, o których mowa w pkt. 3.3.1.
- 3.3.3 Wysokość zniżki, o której mowa w pkt. 3.3.2 dotyczy wszystkich lądowań w lotach szkolnych wykonanych przez danego usługobiorcę w danym roku kalendarzowym. Zniżka w wysokości 50% jest udzielana na bieżąco. Po przekroczeniu przez usługobiorcę liczby 4 000 operacji zniżka w wysokości powyżej 50% jest udzielana po zakończeniu roku kalendarzowego. Wysokość zniżki należnej danemu usługobiorcy zostanie obliczona przez PPL nie później, niż 2 miesiące po zakończeniu roku kalendarzowego, którego dotyczy.
- Powstała z tytułu udzielonej zniżki nadpłata jest zaliczana na poczet aktualnych lub przyszłych należności usługobiorcy z tytułu opłat lotniskowych. W przypadku zakończenia wykonywania przez danego usługobiorcę lotów na Lotnisko Zielona Góra/Babimost i braku należności z tytułu opłat lotniskowych, nadpłata zostanie zwrócona na rachunek usługobiorcy nie później, niż w ciągu 3 miesięcy po terminie naliczenia zniżki.
- 3.3.4 Udziela się zniżki w wysokości **99%** od opłaty za lądowanie statku powietrznego, jeśli zaistniała konieczność jego powrotu, bez żadnego międzylądowania, na Lotnisko Zielona Góra/Babimost z przyczyn meteorologicznych lub w sytuacjach awaryjnych (w szczególności usterka techniczna statku powietrznego lub nagła choroba pasażera lub członka załogi).
- 3.4 WNIOSKI O UDZIELENIE ZNIŻEK**
- Przyznanie zniżek, o których mowa w pkt. 3.2 i 3.3.2 następuje na pisemny wniosek zainteresowanego usługobiorcy, zgodny ze wzorem ustalonym przez PPL, dostępnym na stronie internetowej www.polish-airports.com, złożony najpóźniej 10 dni przed rozpoczęciem lotów, których dotyczy zniżka pocztą elektroniczną na adres: biurozg@ppl.pl. Zniżka jest udzielana nie wcześniej, niż od dnia wpłynięcia kompletnego wniosku do PPL – Port Lotniczy Zielona Góra/Babimost. Pozostałe zniżki stosowane są bez konieczności składania wniosku.
- 3.5 POSTANOWIENIA DODATKOWE**
- 3.5.1 Zniżki są uwzględniane na bieżąco w momencie naliczania opłat lotniskowych, z zastrzeżeniem pkt. 3.3.3.

- In the event that scheduled passenger flights on a given route are terminated within less than 30 days of the discount effective date, the discount becomes applicable again as of the date the services are launched by another carrier.
- The discount is not given to a carrier who, within 1 year prior to the introduction of flights on a new route, ceased to operate scheduled passenger flights to another airport serving the same conurbation not meeting the new route criteria, if this resulted in the cancellation of the connection to this airport from Zielona Góra/Babimost Airport. If, however, the cancelled route met the new route criteria, the carrier retains the right to the discount for the period of:
- a) up to 5 years from the date the discount becomes effective in respect of the cancelled route, if within 1 year prior to the service commencement date scheduled passenger flights were not operated on the new route,
 - b) up to 5 years from the date the first scheduled passenger flight was operated on a new route, provided that scheduled passenger flights were operated on this route within 1 year prior to the service commencement date.
- OTHER DISCOUNTS**
- A **90%** discount is granted on the landing charge for touch and go operations.
- A landing charge discount for landing in training flights is granted and is as follows:

- The discount does not apply to operations referred to in point 3.3.1. When determining the amount of discount operations referred to in point 3.3.1. are not considered.
- The amount of discount referred to in point 3.3.2 applied to all landings in training flights performed by a given customer in a given calendar year. A 50% discount is granted on an ongoing basis. Once a customer exceeds the number of 4000 operations, the discount above 50% is granted after the end of the calendar year. The amount of discount due to a given customer will be calculated by PPL no later than 2 months after the end of the calendar year to which it applies.
- The overpayment arising from the application of a discount is set against current and future liabilities of the carrier in respect of the airport charges. Should the customer cease to operate flights to Zielona Góra/Babimost Airport and no amounts be due for the airport charges, the overpayment will be credited to the customer's account not later than within 3 months of the discount calculation date.
- A **99%** discount on the landing charge is given in the event that, due to weather conditions or emergencies (in particular a technical fault of an aircraft or a sudden illness of a passenger or crew member), the aircraft has to return to Zielona Góra/Babimost Airport with no stopovers.

- APPLICATIONS FOR DISCOUNTS**
- The discounts referred to in sections 3.2. and 3.3.2 are granted after the submission of a written application of a customer concerned, in accordance with the form specified by PPL and available at www.polish-airports.com. The application has to be submitted, at the latest, 10 days prior to the commencement of the flights to which the discount is to apply by e-mail to: biurozg@ppl.pl. The discount is granted no earlier than as of the receipt by PPL - Zielona Góra/Babimost Airport of a complete application. Other discounts are applied without the need to submit an application.
- ADDITIONAL PROVISIONS**
- The discounts are applied on an ongoing basis upon the calculation of airport charges, subject to point 3.3.3.

- 3.5.2 Wstrzymuje się udzielanie zniżek, o których mowa w pkt. 3.2 i 3.3.2 usługobiorcy, który w ciągu kolejnych sześciu miesięcy kalendarzowych w okresie korzystania ze zniżek, więcej niż w dwóch okresach rozliczeniowych opóźnił płatności na rzecz PPL z tytułu opłat lotniskowych na Lotnisku Zielona Góra/Babimost o więcej niż 5 dni w stosunku do terminów płatności wskazanych na fakturach. Usługobiorca ten może ponownie uzyskać zniżkę od następnego miesiąca po 3 miesiącach terminowego regulowania należności wobec PPL z tytułu opłat lotniskowych na Lotnisku Zielona Góra/Babimost, pod warunkiem całkowitego uregulowania wszystkich wymagalnych zobowiązań wobec PPL z tytułu opłat lotniskowych na tym lotnisku. Dotyczy to zarówno zniżek, z których przewoźnik korzysta, jak i zniżek, o które wnioskuję, z zastrzeżeniem pkt. 3.5.3.
- 3.5.3 Wniosek, o którym mowa w pkt. 3.4, od przewoźnika który w dniu złożenia wniosku nie korzysta z żadnej zniżki, zostanie przyjęty tylko pod warunkiem, że przewoźnik ten w dniu złożenia wniosku nie ma wymagalnych zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych na Lotnisku Zielona Góra/Babimost. Przewoźnik może złożyć taki wniosek po uregulowaniu powyższych zobowiązań w pełnej wysokości.
- 3.5.4 Dla celów decyzji o wstrzymaniu lub braku udzielenia zniżek nie są brane pod uwagę opóźnienia płatności o wartości nie przekraczającej 1% wartości zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych danego przewoźnika w danym okresie rozliczeniowym.
- 3.5.5 Opłata za operację poza standardowo opublikowanymi godzinami pracy lotniska dotyczy wyłącznie statków powietrznych powyżej 50 t MTOW.
- Opłata za każdą rozpoczętą godzinę: **2500,00 PLN**.
- Opłata za usługę nie podlega zwrotowi po odwołaniu operacji później niż 24 HR przed planowaną operacją.
- 4. WARUNKI PŁATNOŚCI**
- 4.1 WARUNKI OGÓLNE**
- 4.1.1 Zobowiązanie z tytułu opłat lotniskowych powstaje z chwilą skorzystania przez usługobiorcę z usług, za które pobierane są te opłaty.
- 4.1.2 Za wniesienie opłat lotniskowych w wysokości, terminie i w sposób wskazany na fakturach oraz za wszystkie zobowiązania powstałe z tego tytułu, w tym odsetki za opóźnienie terminowej realizacji płatności, odpowiada usługobiorca. Jeżeli usługobiorca inny, niż użytkownik statku powietrznego, odmawia dokonania płatności lub dokonuje ich nieterminowo, należnymi opłatami i odsetkami zostanie obciążony użytkownik statku powietrznego.
- 4.1.3 Faktury dla usługobiorców wystawiane są w złotych polskich (PLN). Płatności powinny być dokonywane w złotych polskich (PLN). W wyjątkowych sytuacjach dopuszcza się dokonywanie płatności przez usługobiorców mających siedzibę poza granicami Polski w dolarach amerykańskich (USD) lub w euro (EUR).
- 4.1.4 Płatności z tytułu opłat lotniskowych mogą być dokonane w następujący sposób:
- w trybie bieżącym;
 - w trybie przedpłaty;
 - w trybie rozliczeń okresowych.
- 4.1.5 Usługobiorca ponosi wszystkie koszty opłat bankowych i prowizji związanych z regulowaniem płatności na rzecz PPL, naliczane przez bank usługobiorcy oraz banki i inne instytucje pośredniczące w realizacji transakcji płatności.
- 4.1.6 Z tytułu opóźnienia płatności PPL będzie naliczał odsetki zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie regulacjami polskiego prawa.
- 4.1.7 Reklamacje dotyczące wystawionych faktur będą przyjmowane w ciągu 30 dni od daty wystawienia faktury. Niezależnie od adresu wskazanego na fakturze reklamacje należy zgłaszać pocztą elektroniczną również na adres: biurozg@ppl.pl. Reklamacje dostarczone po tym terminie lub zgłoszone w innym, niż określony w niniejszym punkcie trybie, nie będą rozpatrywane. Termin rozpatrzenia reklamacji przez PPL wynosi 30 dni od daty jej otrzymania. Zgłoszenie reklamacji nie zwalnia usługobiorcy od obowiązku terminowego uregulowania wszystkich zobowiązań wynikających z wystawionych przez PPL faktur.
- 4.1.8 PPL może odmówić świadczenia usług oraz zastrzega sobie prawo ograniczenia lub wstrzymania zezwoleń ruchowych usługobiorcom, którzy nie respektują warunków określonych w niniejszej taryfie, w tym w szczególności nie regulują lub nieterminowo regulują swoje zobowiązania z tytułu opłat lotniskowych.

The discounts referred to in points 3.2 and 3.3.1 are suspended if, in the course of six successive calendar months of using the discounts, a customer is more than 5 days late with the payment of airport charges at Zielona Góra/Babimost Airport in respect of payment dates indicated in the invoices in more than two settlement periods. The discounts may be reinstated in the next month following the 3 month period when the carrier's liabilities due to PPL with respect to airport charges at Zielona Góra/Babimost Airport have been paid on time, provided that all liabilities due to PPL with respect to airport charges at this airport are fully settled. Subject to point 3.5.3., this applies to both the discounts the carrier has been using as well as those requested by the carrier.

The application referred to in point 3.4, submitted by a carrier that does not use discounts as of the application submission date, is accepted only provided that the carrier does not have any outstanding liabilities on account of airport charges at Zielona Góra/Babimost Airport. Such application may be submitted by the carrier once all abovementioned liabilities have been settled in full amount.

For the purpose of the decision on suspension or not granting the discounts delays in payments with a value not exceeding 1% of the value of liabilities in respect of airport charges of a given carrier in a given settlement period will not be considered.

Charges for operations outside the published standard aerodrome working hours are applicable for aircraft with MTOW over 50 t.

- Charge for each commenced hour: **2500.00 PLN**.

This service charge shall not be reimbursable after cancellation of the operation later than 24 HR before the planned operation.

TERMS OF PAYMENT

GENERAL TERMS

The liability for airport charges arises as soon as the customer uses the services subject to such charges.

The customer is responsible for effecting payments in respect of airport charges in the amount, time and manner indicated in invoices, as well as for all liabilities arising in connection therewith, including interest accrued on late payments. If a customer other than the aircraft operator refuses to effect payments or does not effect payments in a timely manner, all applicable charges and interest are to be incurred by the aircraft operator.

Customers are invoiced in Polish zlotys (PLN). The payments are to be made in Polish zlotys (PLN). In extraordinary cases customers with their business seat outside Poland may effect payments in US dollars (USD) or euro (EUR).

Payments of airport charges can be made in the following manner:

- on an ongoing basis;
- by a prepayment;
- in the form of periodical settlements.

The customer bears the costs of all bank charges and commissions connected with making payments to PPL that were levied by the customer's bank as well as other banks and intermediary institutions involved in the execution of payment transactions.

PPL shall calculate interest for delay of payment in accordance with relevant Polish regulations.

Any complaints concerning the issued invoices have to be filed within 30 days of the invoice issuing date. Irrespective of the address indicated in the invoice they should be submitted by e-mail to biurozg@ppl.pl. Complaints delivered after this deadline or submitted in other form than specified in this section will not be processed. PPL will resolve the complaint within 30 days of the lodging date. Filing a complaint does not relieve the customer from the obligation of timely effecting the payments of all the amounts specified in the invoices issued by PPL.

PPL can refuse to provide services and reserves the right to restrict or withhold aircraft movement permissions to the customers failing to fulfil the conditions specified herein, in particular, in respect of the customers who fail to effect payments or are in default with the payments for airport charges.

4.1.9 PPL jako zarządzający Lotniskiem Zielona Góra/Babimost, ma prawo zatrzymać statek powietrzny tymczasowo w celu zabezpieczenia roszczenia z tytułu opłat lotniskowych należnych od użytkownika statku powietrznego i szkód wyrządzonych przez niego na lotnisku.

4.1.10 Tymczasowe zatrzymanie statku powietrznego traci moc w razie zapłaty zobowiązania, złożenia odpowiedniego zabezpieczenia lub w razie dokonania zajęcia na podstawie postanowienia sądowego.

4.1.11 Obce statki powietrzne korzystają w Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie i na warunkach określonych w przepisach międzynarodowych, z wyłączenia spod zajęcia zabezpieczającego roszczenie.

4.2 PŁATNOŚCI W TRYBIE BIEŻĄCYM

4.2.1 Usługobiorca jest zobowiązany do dokonywania płatności z tytułu opłat lotniskowych realizowanych w trybie bieżącym za pomocą karty płatniczej w „Punkcie pobierania opłat lotniskowych” przed wykonaniem każdego startu statku powietrznego z Lotniska Zielona Góra/Babimost.

4.2.2 Odmowa przyjęcia zakwestionowanych lub zatrzymanych kart płatniczych nie zwalnia usługobiorcy z konieczności uregulowania należnych opłat lotniskowych.

4.3 PŁATNOŚCI W TRYBIE PRZEDPŁATY

4.3.1 Usługobiorca może uzyskać zgodę PPL na dokonywanie płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie przedpłaty na podstawie faktury pro-forma wystawionej przez PPL przed wykonaniem operacji. Dla usługobiorcy planującego wykonanie jednorazowej operacji przedpłata może dotyczyć pojedynczego lotu. Dla usługobiorców planujących systematyczne wykonywanie lotów przedpłata może obejmować okres nie krótszy niż dwa tygodnie.

4.3.2 Usługobiorca powinien wystąpić do PPL o zgodę na dokonywanie płatności opłat lotniskowych w trybie przedpłaty, przesyłając stosowną prośbę pocztą elektroniczną na adres: biurozg@ppl.pl.

4.3.3 Wysokość przedpłaty jest ustalana przez PPL, na podstawie dostarczonego przez usługobiorcę rozkładu lotów, w wysokości wartości opłat lotniskowych należnych od usługobiorcy za usługi świadczone w okresie, którego dotyczy przedpłata.

4.3.4 Przedpłata musi wpłynąć na rachunek bankowy PPL najpóźniej 5 dni roboczych przed dniem wykonania pierwszej operacji, której dotyczy. Faktura pro-forma jest wystawiana przez PPL nie później niż na 5 dni przed upływem powyższego terminu. Usługobiorca jest zobowiązany do prawidłowego oznaczenia płatności poprzez umieszczenie w tytule przelewu numeru faktury pro-forma oraz wskazanie okresu, którego dotyczy płatność. W razie braku tych informacji PPL zastrzega sobie prawo do zaliczenia dokonanej wpłaty na poczet wymagalnych zobowiązań usługobiorcy względem PPL.

4.3.5 Faktury za usługi objęte przedpłatą są wystawiane nie rzadziej, niż po zakończeniu okresu, którego dotyczy przedpłata. Jeżeli uzgodniony z PPL okres przedpłaty jest dłuższy niż 1 miesiąc, faktury za usługi objęte przedpłatą będą wystawiane za okres nie dłuższy niż 1 miesiąc kalendarzowy. Jeżeli wartość przedpłaty jest wyższa, niż ostateczna wartość należnych opłat lotniskowych, różnica będzie zaliczona na poczet przedpłat dotyczących przyszłych lotów lub zwrócona usługobiorcy, jeżeli nie planuje on dalszego wykonywania lotów na Lotnisko Zielona Góra/Babimost w ciągu co najmniej 3 kolejnych miesięcy kalendarzowych. Zwrot zostanie dokonany w terminie 2 miesięcy od daty otrzymania prośby od usługobiorcy pod warunkiem braku przeterminowanych zobowiązań usługobiorcy wobec PPL. Dopuszcza się zwrot różnicy usługobiorcy kontynuującemu wykonywanie lotów na lotnisko Zielona Góra/Babimost na jego prośbę przesłaną pocztą elektroniczną na adres: biurozg@ppl.pl. Zwrot zostanie dokonany w terminie 2 miesięcy od daty otrzymania prośby od usługobiorcy pod warunkiem braku przeterminowanych zobowiązań usługobiorcy wobec PPL. Jeżeli wartość przedpłaty jest niższa, niż ostateczna wartość należnych opłat lotniskowych (wystąpiła niedopłata), usługobiorca jest zobowiązany do dokonania płatności w wysokości i w terminie określonych na otrzymanej fakturze.

4.4 PŁATNOŚCI W TRYBIE ROZLICZEŃ OKRESOWYCH

4.4.1 Usługobiorca, który w danym sezonie rozkładowym wykonuje lub planuje wykonać przynajmniej 10 lądowań na Lotnisku Zielona Góra/Babimost i średniomiesięczna wysokość opłat lotniskowych z tego tytułu wynosi ponad 5 000 PLN netto, może uzyskać zgodę PPL na dokonywanie płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie rozliczeń okresowych - przelewem na podstawie zbiorczych faktur z odroczonej terminem płatności, wystawianych za okresy rozliczeniowe nie dłuższe niż 1 miesiąc kalendarzowy.

As the operator of Zielona Góra/Babimost Airport, PPL can temporarily detain an aircraft as a security for the claim in respect of airport charges payable to PPL by the aircraft operator and damage caused by the aircraft operator to the airport facilities.

The temporary detention of an aircraft expires once the amount due is paid, adequate security is provided or the aircraft seizure is performed following a court decision.

On the territory of the Republic of Poland, foreign aircraft are exempt, on the terms and conditions specified in relevant international regulations, from seizure to secure a claim.

PAYMENTS MADE ON AN ONGOING BASIS

The customer shall pay airport charges settled on an ongoing basis by payment card at the 'Airport charges collection point' prior to each aircraft take-off from Zielona Góra/Babimost Airport.

A refusal to accept the payment cards that have been withheld or questioned does not release the customer from the obligation to pay the applicable airport charges.

PAYMENTS MADE BY A PREPAYMENT

The customer may obtain PPL's consent to pay airport charges by a prepayment based on a pro-forma invoice issued by PPL before performing an operation. If a customer intends to perform a single operation, the prepayment may be paid for a single flight. If a customer intends to perform flights on a regular basis, the prepayment may cover a period not shorter than two weeks.

The customer should apply to PPL for approval for paying airport charges in the form of prepayment by submitting a relevant request by e-mail to biurozg@ppl.pl.

The amount of prepayment is determined by PPL on the basis of a flight schedule provided by the customer in the amount of the value of the airport charges due, payable by the customer for services to be rendered in the period covered by the prepayment.

The prepayment has to be credited to PPL's bank account at least 5 working days prior to the date of the first operation it concerns. A pro-forma invoice is issued by PPL not later than 5 days before the expiry of the above deadline. The customer is obliged to properly define the payment by including the pro-forma invoice number and the period for which the payment is made in the transfer description. Should the customer fail to include the above information, PPL reserves the right to credit the payment towards the customer's dues to PPL.

Invoices for the services covered by the prepayment are issued not less frequently than after the end of the period to which the prepayment applies. If the prepayment period agreed with PPL is longer than 1 month, invoices for the services covered by the prepayment will be issued for the period not longer than 1 calendar month. If the amount of prepayment is higher than the final value of payable airport charges, the difference will be credited towards prepayments for future flights or returned to the customer, if the customer does not plan to operate flights to Zielona Góra/Babimost Airport within at least next 3 calendar months. The reimbursement will be made within 2 months of the date of customer's last flight, provided that the customer has no liabilities towards PPL. The difference may be paid back to a customer who is planning to continue operations to Zielona Góra/Babimost Airport upon the customer's request sent by email to: biurozg@ppl.pl. The reimbursement will be made within 2 months from receiving a request from the customer, provided that the customer has no outstanding liabilities towards PPL. If the amount of prepayment is lower than the final value of airport charges due (a shortpayment occurred), the customer will be obliged to make a payment in the amount and within the time limit specified on the received invoice.

PAYMENTS MADE IN THE FORM OF PERIODICAL SETTLEMENTS

The customer who in a given schedule season performs or plans to perform at least 10 landing operations at Zielona Góra/Babimost Airport, where the respective average monthly airport charges exceed 5 000 PLN net, may obtain PPL's consent to paying the airport charges in the form of periodical settlements - by bank transfer against collective invoices with a deferred payment period, issued for settlement periods not longer than one calendar month.

- 4.4.2 Usługobiorca powinien wystąpić do PPL o zgodę na dokonywanie płatności opłat lotniskowych w trybie rozliczeń okresowych, przesyłając stosowną prośbę pocztą elektroniczną na adres: biurozg@ppl.pl ze stosownym wyprzedzeniem przed wykonaniem pierwszej operacji lotniczej, której prośba dotyczy.
- 4.5 ZABEZPIECZENIA PŁATNOŚCI**
- 4.5.1 PPL może żądać złożenia przez usługobiorcę dokumentów potwierdzających jego zdolność i wiarygodność kredytową oraz standing finansowy.
- 4.5.2 Usługobiorca planujący systematyczne wykonywanie lotów, który wystąpił z prośbą lub który uzyskał zgodę na dokonywanie płatności w trybie przedpłaty lub w trybie rozliczeń okresowych, zobowiązany jest do złożenia zabezpieczenia płatności w formie gwarancji bankowej lub depozytu. Zobowiązanie nie dotyczy usługobiorcy, o którym mowa w pkt. 4.5.8 oraz usługobiorcy, który dokonywał płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie przedpłaty przez co najmniej 12 pełnych miesięcy kalendarzowych i w tym czasie wystąpiło maksymalnie jedno opóźnienie płatności. Wybór formy zastosowanego zabezpieczenia zależy od usługobiorcy.
- 4.5.3 W odniesieniu do gwarancji bankowej:
- 4.5.3.1 Gwarancja bankowa powinna być wystawiona w terminie 14 dni przed wykonaniem pierwszej operacji lotniczej, której ta gwarancja dotyczy, przez renomowany bank z siedzibą lub oddziałem w Polsce. Gwarancja bankowa może zostać wystawiona przez renomowany bank zagraniczny nie posiadający siedziby lub oddziału w Polsce, jednak wówczas musi być potwierdzona przez renomowany bank posiadający siedzibę lub oddział w Polsce. Zarówno bank wybrany przez usługobiorcę, jak i treść pierwszej i każdej kolejnej gwarancji bankowej muszą zostać uprzednio zaakceptowane przez PPL.
- 4.5.3.2 Gwarancja bankowa musi być bezwarunkowa, nieodwołalna i płatna na pierwsze żądanie PPL.
- 4.5.3.3 W terminie 14 dni przed datą upływu ważności istniejącej gwarancji bankowej usługobiorca zobowiązany jest doręczyć PPL kolejną gwarancję bankową albo dokument przedłużający ważność istniejącej gwarancji bankowej.
- 4.5.3.4 PPL ma prawo do dokonania wypłaty z gwarancji bankowej kwoty równej kwocie wszelkich nieuregulowanych przez usługobiorcę zobowiązań wobec PPL powstałych w związku z korzystaniem przez Usługobiorcę z usług lotniskowych. W przypadku złożenia przez PPL żądania wypłaty środków z gwarancji bankowej, usługobiorca zobowiązany jest do uzupełnienia gwarancji bankowej do pełnej wymaganej kwoty w terminie 14 dni od daty otrzymania od PPL informacji o wypłacie środków z gwarancji bankowej.
- 4.5.3.5 Wszelkie koszty dotyczące wystawienia, dostarczenia do PPL i utrzymania gwarancji bankowej ponosi usługobiorca.
- 4.5.4 W odniesieniu do depozytu:
- 4.5.4.1 Usługobiorca wpłaci depozyt na konto bankowe wskazane przez PPL. Depozyt nie podlega oprocentowaniu.
- 4.5.4.2 PPL ma prawo do potrącenia z depozytu wszelkich nieuregulowanych przez usługobiorcę zobowiązań wobec PPL powstałych w związku z korzystaniem przez Usługobiorcę z usług lotniskowych. W przypadku dokonania przez PPL wypłaty z depozytu, usługobiorca jest zobowiązany do dokonania w terminie 14 dni od daty otrzymania od PPL informacji o dokonaniu wypłaty, wpłaty na konto bankowe wskazane przez PPL kwoty uzupełniającej depozyt do pełnej wymaganej wysokości i przekazania PPL kopii potwierdzenia tej wpłaty.
- 4.5.5 Wyrażenie przez PPL zgody na dokonywanie przez usługobiorcę planującego systematyczne wykonywanie lotów, płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie przedpłaty lub rozliczeń okresowych oraz wysokość zabezpieczenia są uzależnione od historii terminowego regulowania płatności na rzecz PPL z tytułu opłat lotniskowych na Lotnisku Zielona Góra/Babimost.
- 4.5.6 Dla celów analizy historii terminowej realizacji płatności i określenia wartości zabezpieczeń płatności z tytułu opłat lotniskowych, za opóźnienie płatności uznaje się opóźnienie płatności na rzecz PPL z tytułu opłat lotniskowych na Lotnisku Zielona Góra/Babimost, w tym płatności za faktury wystawione z tytułu rozliczeń okresowych lub z tytułu dopłat związanych z niewystarczającą wartością dokonanej przedpłaty, jak również płatności przedpłat, o więcej niż 5 dni w stosunku do terminów płatności wskazanych na fakturach lub fakturach pro-forma. Nie są brane pod uwagę opóźnienia płatności o wartości nie przekraczającej 1% wartości zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych danego przewoźnika w danym okresie rozliczeniowym. Opóźnienie więcej niż jednej płatności dotyczącej tego samego okresu rozliczeniowego jest traktowane jako jedno opóźnienie.

The customer should apply to PPL for approval for paying airport charges in the form of periodical settlements by submitting a relevant request by e-mail to: biurozg@ppl.pl in due advance before the performance of the first air operation to which the request applies.

PAYMENTS SECURITY

PPL may request the customer to provide documents confirming the customer's credit worthiness and capacity as well as financial standing.

The customer planning regular operations that requested or obtained the approval to make payments in the form of prepayment or periodical settlements is obliged to provide a payment security in the form of a bank guarantee or a security deposit. The obligation does not apply to customers referred to in point 4.5.8 and customers that have paid airport charges by a prepayment for at least 12 calendar months and there was no more than one payment delay during such period. The customer selects the form of security.

With respect to the bank guarantee:

The bank guarantee should be issued at least 14 days before the performance of the first air operation to which such guarantee applies by a reputable bank seated in Poland or with a Polish branch. The bank guarantee may be issued by a reputable foreign bank not seated in Poland or without a Polish branch, provided that its confirmed by a reputable bank seated in Poland or with a Polish branch. Both the bank selected by the customer and the content of the first and each subsequent bank guarantee must be first approved by PPL.

The bank guarantee must be unconditional, irrevocable and payable upon PPL's first demand.

The customer shall provide PPL with a subsequent bank guarantee or a document extending the validity of the existing bank guarantee at least 14 days before the expiry of the existing bank guarantee.

PPL has the right to effect a payment from the bank guarantee of an amount equal to the amount of all outstanding liabilities of the customer towards PPL that have arisen in connection with the use of airport services by the Customer. Should PPL submit a demand for payment from the bank guarantee, the customer will be obliged to replenish the bank guarantee up to the full required amount within 14 days from the date of receipt of information from PPL about the payment made from the bank guarantee.

The customer shall pay all costs related to the issuance, submission to PPL and maintenance of the bank guarantee.

With respect to the security deposit:

The customer shall pay the security deposit to PPL's bank account. The security deposit shall not bear interest.

PPL has the right to deduct from the security deposit any outstanding liabilities of the customer to PPL that have arisen in connection with the use of airport services by the Customer. Should PPL effect a payment from the security deposit, the customer will be obliged to replenish the security deposit, to the bank account specified by PPL, up to the full required amount within 14 days from the date of receipt of information from PPL about the payment made from the security deposit. The customer shall provide PPL with a copy of proof of such replenishment.

PPL's consent to the settlement of airport charges in the form of prepayment or periodical settlements by a customer planning regular operations and the determining the amount of security depend on the previous record of timely payments to PPL for airport charges at Zielona Góra/Babimost Airport.

For the purpose of analysing the record of timely payments and setting the value of securities of airport charges payments, payment delay shall mean the delay of payment to PPL of airport charges at Zielona Góra/Babimost Airport, including payments for invoices issued with respect to periodical settlements or with respect to additional payments following insufficient prepayment, as well as prepayments, of more than 5 days with respect to the time limits for payment specified on invoices and pro-forma invoices. Delays of payments amounting to up to 1% of the value of liabilities for airport charges of a given carrier in a given settlement period are not considered. A delay of more than one payment concerning the same settlement period is treated as a single delay.

- 4.5.7 Jeżeli usługobiorca, który dokonywał płatności z tytułu opłat lotniskowych przez co najmniej 12 pełnych miesięcy kalendarzowych, wnioskuje o regulowanie płatności w trybie przedpłaty, ocenie podlega historia terminowej realizacji przez niego płatności, których terminy płatności przypadały w ciągu kolejnych 12 pełnych miesięcy kalendarzowych poprzedzających datę złożenia prośby. Jeżeli w tym czasie wystąpiło maksymalnie jedno opóźnienie płatności, usługobiorca może uzyskać zgodę PPL na dokonywanie płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie przedpłaty bez konieczności ustanawiania dodatkowego zabezpieczenia płatności. Jeżeli w tym czasie wystąpiły dwa opóźnienia płatności, zgoda na dokonywanie płatności w trybie przedpłaty może być udzielona pod warunkiem ustanowienia zabezpieczenia płatności w formie, o której mowa w pkt. 4.5.2 w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za jeden okres rozliczeniowy, jednak nie mniej, niż za 2 tygodnie kalendarzowe. Jeżeli w tym czasie wystąpiły więcej niż dwa opóźnienia płatności, zgoda na dokonywanie płatności w trybie przedpłaty może być udzielona pod warunkiem ustanowienia zabezpieczenia płatności w formie, o której mowa w pkt. 4.5.2 w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za trzy okresy rozliczeniowe, jednak nie mniej, niż za 6 tygodni kalendarzowych.
- 4.5.8 Usługobiorca, który nie korzystał z usług, za które są pobierane opłaty lotniskowe i nie dokonywał płatności z tytułu opłat lotniskowych przez co najmniej 12 pełnych miesięcy kalendarzowych poprzedzających datę złożenia prośby, może uzyskać zgodę na dokonywanie płatności w trybie przedpłaty bez konieczności ustanawiania dodatkowego zabezpieczenia płatności.
- 4.5.9 PPL zastrzega sobie prawo do monitorowania należnych płatności od usługobiorcy regulującego opłaty lotniskowe w trybie przedpłaty. Jeżeli w okresie kolejnych 12 pełnych miesięcy kalendarzowych wystąpią dwa opóźnienia płatności, PPL ma prawo do wezwania usługobiorcy, który nie ma ustanowionego zabezpieczenia płatności, do ustanowienia takiego zabezpieczenia w formie, o której mowa w pkt. 4.5.2, w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za jeden okres rozliczeniowy, jednak nie mniej, niż za 2 tygodnie kalendarzowe. Po wystąpieniu trzeciego opóźnienia w okresie kolejnych 12 pełnych miesięcy kalendarzowych, PPL może żądać zwiększenia zabezpieczenia do wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za trzy okresy rozliczeniowe, jednak nie mniej, niż za 6 tygodni kalendarzowych.
- 4.5.10 Jeżeli usługobiorca, który dokonywał płatności z tytułu opłat lotniskowych przez co najmniej 36 pełnych miesięcy kalendarzowych, wnioskuje o regulowanie płatności w trybie rozliczeń okresowych, ocenie podlega historia terminowej realizacji przez niego płatności, których terminy płatności przypadały w ciągu kolejnych 36 pełnych miesięcy kalendarzowych poprzedzających datę złożenia prośby. Jeżeli w tym czasie wystąpiło maksymalnie jedno opóźnienie płatności, usługobiorca jest uprawniony do dokonywania płatności z tytułu opłat lotniskowych w trybie rozliczeń okresowych pod warunkiem uregulowania wszystkich wymagalnych zobowiązań oraz ustanowienia zabezpieczenia płatności w formie, o której mowa w pkt. 4.5.2 w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za jeden okres rozliczeniowy, jednak nie mniej, niż za 2 tygodnie kalendarzowe. Jeżeli w tym czasie wystąpiło więcej niż jedno opóźnienie płatności, zgoda na dokonywanie płatności w trybie rozliczeń okresowych może być udzielona pod warunkiem uregulowania przez usługobiorcę wszystkich wymagalnych zobowiązań oraz ustanowienia zabezpieczenia płatności w formie, o której mowa w pkt. 4.5.2 w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za trzy okresy rozliczeniowe, jednak nie mniej, niż za 6 tygodni kalendarzowych.
- 4.5.11 Jeżeli usługobiorca, który nie korzystał z usług, za które są pobierane opłaty lotniskowe i nie dokonywał płatności z tytułu opłat lotniskowych przez co najmniej 36 pełnych miesięcy kalendarzowych poprzedzających datę złożenia prośby, wnioskuje o regulowanie płatności w trybie rozliczeń okresowych, zgoda na ten tryb płatności może być udzielona pod warunkiem ustanowienia zabezpieczenia płatności w formie, o której mowa w pkt. 4.5.2 w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za trzy okresy rozliczeniowe, jednak nie mniej, niż za 6 tygodni kalendarzowych.
- 4.5.12 PPL zastrzega sobie prawo do monitorowania należnych płatności od usługobiorcy regulującego opłaty lotniskowe w trybie rozliczeń okresowych. Jeżeli w ciągu kolejnych 36 pełnych miesięcy kalendarzowych miało miejsce więcej niż jedno opóźnienie w płatnościach, PPL ma prawo do wezwania usługobiorcy, który ma ustanowione zabezpieczenie płatności w wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za jeden okres rozliczeniowy, do zwiększenia wartości takiego zabezpieczenia do wysokości równowartości opłat lotniskowych brutto za trzy okresy rozliczeniowe.

If a customer that has paid airport charges for at least 12 full calendar months requests that the payment be settled in the form of prepayment, the customer's record of timely payments payable throughout 12 subsequent full calendar months preceding the date of request will be subject to assessment. If during such time there was no more than one delay, the customer can obtain PPL's consent to the payment of airport charges in the form of prepayment without the obligation to establish an additional payment security. If during such time there were two payment delays, the consent to payment of airport charges in the form of prepayment can be granted, provided that a payment security is established in the form referred to in point 4.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for one settlement period, no less however than two calendar weeks. If during such time there were more than two payment delays, the consent to payment of airport charges in the form of prepayment can be granted, provided that a payment security is established in the form referred to in point 4.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for three settlement periods, no less however than six calendar weeks.

A customer that has not used the services for which airport charges are collected and has not paid airport charges for at least 12 full calendar months preceding the date of request can obtain a consent to the payment of airport charges in the form of prepayment without the obligation to establish an additional payment security.

PPL reserves the right to monitor the due payments from a customer settling airport charges in the form of prepayment. If during subsequent 12 full calendar months there are two payment delays, PPL will have the right to demand that the customer that has not established a payment security, provide such security in the form referred to in point 4.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for one settlement period, no less however than two calendar weeks. If a third delay occurs within the next 12 full calendar months, PPL can demand an increase of security to the amount equal to the gross amount of airport charges for three settlement periods, no less however than six calendar weeks.

If a customer that has paid airport charges for at least 36 full calendar months requests that the payment be settled in the form of periodical settlements, the customer's record of timely payments payable throughout 36 subsequent full calendar months preceding the date of request will be subject to assessment. If during such time there was no more than one delay, the customer will be entitled to settle airport charges in the form of periodical settlements, provided that the customer settles all payable liabilities and provides a payment security in the form referred to in point 4.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for one settlement period, no less however than two calendar weeks. If during such time there was more than one delay, the consent to settling airport charges in the form of periodical settlements may be granted, provided that the customer settles all payable liabilities and provides a payment security in the form referred to in point 4.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for three settlement periods, no less however than six calendar weeks.

If a customer that has not used services for which airport charges are collected and has not paid airport charges for at least 36 full calendar months preceding the date of request requests that the payment be settled in the form of periodical settlements, the consent to such form may be granted, provided that the customer provides a payment security in the form referred to in point 4.5.2, in the amount equal to the gross amount of airport charges for three settlement periods, no less however than six calendar weeks.

PPL reserves the right to monitor the due payments from a customer settling airport charges in the form of periodical settlements. If during subsequent 36 full calendar months more than one payment delay occurs, PPL will have the right to demand that the customer that has established a payment security in the amount equal to the gross amount of airport charges for one settlement period increase such security to the amount equal to the gross amount of airport charges for three settlement periods.

	Możliwa jest również zmiana trybu płatności na przedpłatę z zachowaniem wartości zabezpieczenia płatności na poziomie wymaganym dla tego trybu płatności.	The form of settlement can also be changed to the prepayment form, keeping the security at the amount required for such form of settlement.
4.5.13	Ponowne zmniejszenie wartości zabezpieczenia może nastąpić na prośbę usługobiorcy po spełnieniu warunków, o których mowa odpowiednio w pkt. 4.5.7 i 4.5.10.	The security amount can be decreased at the request of the customer, upon fulfilment of the conditions referred to in points 4.5.7. and 4.5.10.
4.5.14	Z zastrzeżeniem pkt. 4.5.15 wysokość zabezpieczenia określa się na podstawie analizy wartości opłat lotniskowych ponoszonych przez usługobiorcę w okresie ostatnich pełnych 12 miesięcy kalendarzowych. Podstawę do określenia wartości zabezpieczenia będzie stanowił okres rozliczeniowy z najwyższą wartością opłat lotniskowych z tego okresu.	Subject to section 4.5.15 the amount of security is determined based on the analysis of the values of airport charges paid by the customer throughout the previous 12 full calendar months. The settlement period with the highest value of airport charges for such 12 month period will serve as basis for determining the amount of security.
4.5.15	Dla usługobiorców rozpoczynających operowanie z Lotniska Zielona Góra/Babimost lub planujących zmianę liczby operacji, wielkości statku powietrznego lub liczby przewożonych pasażerów, wysokość zabezpieczenia określa się w oparciu o przedstawiony przez usługobiorcę rozkład lotów lub deklarację dotyczącą planowanych operacji na najbliższy sezon rozkładowy lub co najmniej najbliższe 3 miesiące kalendarzowe. Podstawę do określenia wartości zabezpieczenia będzie stanowił okres rozliczeniowy z najwyższą planowaną wartością opłat lotniskowych w tym czasie.	15 The amount of security for customers commencing operations from Zielona Góra/Babimost Airport or intending to change the number of operations, aircraft sizes or the number of carried passengers, will be set based on the flight schedule or declaration concerning operations planned for the nearest schedule season or within at least 3 consecutive calendar months. The settlement period with the highest planned value of airport charges in such season will serve as basis for determining the amount of security.
4.5.16	PPL monitoruje wysokość należnych od usługobiorcy opłat lotniskowych w celu weryfikacji i aktualizacji kwoty zabezpieczenia. W razie wzrostu wartości tych opłat PPL ma prawo zażądać od usługobiorcy podwyższenia wartości złożonego przez niego zabezpieczenia do wysokości określonej zgodnie z pkt. 4.5.14 lub 4.5.15 W razie trwałego spadku wartości tych opłat (co najmniej w ciągu 3 miesięcy kalendarzowych) wartość zabezpieczenia może być na prośbę usługobiorcy obniżona.	PPL monitors the amount of airport charges payable by the customer for the purpose of verifying and updating the security amount. If the amount of the charges increases, PPL will have the right to demand that the customer increase the amount of security provided as specified in section 4.5.14 or 4.5.15. In the event of a lasting decrease of the amount of charges (at least within 3 calendar months), the amount of security can be reduced at the customer's request.
4.5.17	PPL może cofnąć lub zawiesić zgodę na dokonywanie płatności w trybie rozliczeń okresowych lub przedpłaty lub skrócić okres rozliczeniowy, jeżeli usługobiorca nie dokona w wyznaczonym terminie złożenia lub zwiększenia zabezpieczenia. Warunkiem przywrócenia możliwości dokonywania płatności w trybie rozliczeń okresowych lub przedpłaty jest uregulowanie przez usługobiorcę wszystkich wymagalnych zobowiązań wobec PPL, terminowe regulowanie wszystkich płatności z tytułu opłat lotniskowych przez okres trzech kolejnych miesięcy kalendarzowych oraz złożenie lub uzupełnienie przez usługobiorcę zabezpieczenia.	PPL may withdraw or suspend its consent to settling payments in the form of periodical settlements or prepayment or shorten the settlement period, if the customer fails to provide or replenish the security within the prescribed period. In order for the possibility of settling payments in the form of periodical settlements or prepayment to be restored, the customer must pay all airport charges for a period of three subsequent calendar months on a timely basis and provide or replenish the security.
4.5.18	W razie zmiany trybu płatności z rozliczeń okresowych lub przedpłaty na tryb bieżący usługobiorca otrzyma zwrot niewykorzystanej części złożonego zabezpieczenia w terminie 2 miesięcy od dnia rozpoczęcia dokonywania płatności w trybie bieżącym.	In the event the customer changes the form of payment from periodical settlements or prepayment to payment on ongoing basis, the customer shall receive a return of the unused part of the lodged security within 2 months of the day the customer begins effecting payments on an ongoing basis.
4.5.19	Usługobiorca, który złożył zabezpieczenie i zaprzestał korzystania z usług Lotniska Zielona Góra/Babimost otrzyma zwrot niewykorzystanej części złożonego zabezpieczenia w terminie 2 miesięcy od dnia wykonania ostatniego lotu.	The customer who lodged a security and ceases to use Zielona Góra/Babimost Airport services shall receive a return of the unused part of the lodged security within 2 months of the day the last flight is performed.
4.5.20	W razie zmniejszenia wysokości zabezpieczenia, zwrot części zabezpieczenia w formie depozytu zostanie dokonany w terminie 2 miesięcy od daty otrzymania prośby od usługobiorcy o zmniejszenie wartości zabezpieczenia, pod warunkiem braku przeterminowanych zobowiązań usługobiorcy wobec PPL.	In the event of reduction of the amount of security, the return of part of security in the form of a deposit will be made within 2 months of the date of receiving a request from the customer concerning reducing security, provided that the customer has no outstanding liabilities towards PPL.
4.5.21	W razie zakończenia korzystania z usług Lotniska Zielona Góra/Babimost przez usługobiorcę zwrot całości zabezpieczenia w formie depozytu zostanie dokonany w terminie 2 miesięcy od daty wykonania ostatniego lotu przez usługobiorcę, pod warunkiem braku zobowiązań usługobiorcy wobec PPL.	If the customer ceases to use the services of Zielona Góra/Babimost Airport, the return of the entire security in the form of a deposit will be made within 2 months of the date of the customer's last flight, provided that the customer has no liabilities towards PPL.
4.5.22	Wszystkie wypłaty na rzecz usługobiorcy są dokonywane po uprzedniej weryfikacji numeru konta bankowego, na które ma być dokonany przelew środków przez PPL.	All payments to the customer are made upon verification of the bank account number to which PPL should transfer the payment.
5.	KONTAKT	CONTACT
5.1	Informacje i dokumenty, o których mowa w pkt. 1.7, 1.8 i 1.10, dane, o których mowa w pkt. 2.2.5 i 2.4.2, wnioski o udzielenie zniżek, o których mowa w pkt. 3.4, reklamacje, o których mowa w pkt. 4.1.7, prośby, o których mowa w pkt. 4.3.2 i 4.4.2 oraz wszelkie zapytania i sugestie związane z naliczaniem i fakturowaniem opłat lotniskowych, udzielaniem zniżek oraz walidacją danych należy kierować na adres e-mail: biurozg@ppl.pl.	Information and documents referred to in points 1.7, 1.8 and 1.10, data referred to in points 2.2.5 and 2.4.2, applications for discounts referred to in point 3.4, complaints referred to in point 4.1.7 requests referred to in points 4.3.2 and 4.4.2, as well as any questions or suggestions in connection with the airport charges calculation and invoicing, the airport charges discounts and the validation of data should be sent by e-mail to: biurozg@ppl.pl.

ENR 1.2

PRZEPISY WYKONYWANIA LOTU Z WIDOCZNOŚCIĄ
VISUAL FLIGHT RULES

1. W FIR Warszawa w lotach z widocznością (loty VFR) stosuje się przepisy zawarte w pkt. SERA.5005 i SERA.5010 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012, wraz z uszczegółowieniem w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 roku w sprawie przepisów ruchu lotniczego.
2. Zwolnienia z wymogów przepisów dotyczących lotów VFR mogą być dokonane zgodnie z zapisami zawartymi w ENR 1.1 pkt 1.6.
3. W FIR Warszawa przyjmuje się że:
 - loty wykonywane w okresie od 30 minut przed wschodem słońca do 30 minut po zachodzie słońca są to loty dzienne;
 - loty wykonywane w okresie od 30 minut po zachodzie słońca do 30 minut przed wschodem słońca są to loty nocne.
4. Minima widzialności i odległości od chmur w VMC przedstawiono w tabeli poniżej:

For VFR flights within the Warszawa FIR, the provisions of SERA.5005 and SERA.5010 of the Annex to Implementing Regulation (EU) No 923/2012 are applicable, along with their specification in the Order of the Minister of Infrastructure of 17 July 2020 on air traffic rules.

Exemptions from the requirements for VFR flights may be obtained in accordance with ENR 1.1 item 1.6.

Within the WARSZAWA FIR:

- flights conducted between 30 minutes before sunrise and 30 minutes after sunset shall be regarded as day flights;
- flights conducted between 30 minutes after sunset and 30 minutes before sunrise shall be regarded as night flights.

The VMC visibility and distance from cloud minima are contained in the table below:

ZAKRES WYSOKOŚCI ALTITUDE BAND	KLASA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ AIRSPACE CLASS	WIDZIALNOŚĆ W LOCIE FLIGHT VISIBILITY	ODLEGŁOŚĆ OD CHMUR DISTANCE FROM CLOUD
Na poziomie FL 100 i powyżej/ At and above FL 100	C	8 km	1500 m – pozioma/horizontally 300 m (1000 ft) – pionowa/vertically
Poniżej FL 100 i powyżej 900 m (3000 ft) AMSL lub powyżej 300 m (1000 ft) nad terenem – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa/ Below FL 100 and above 900 m (3000 ft) AMSL or above 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher	C D G	5 km	1500 m – pozioma/horizontally 300 m (1000 ft) – pionowa/vertically
Na i poniżej 900 m (3000 ft) AMSL lub 300 m (1000 ft) nad terenem – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa/ At and below 900 m (3000 ft) AMSL or 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher	C D	5 km	1500 m – pozioma/horizontally 300 m (1000 ft) – pionowa/vertically
	G	5 km*	Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi/ Clear of cloud and with the surface in sight

* Loty z widocznością (VFR – Visual Flight Rules) w dzień w klasie przestrzeni G, o której mowa w pkt. SERA.6001 lit. a) pkt 7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012, na i poniżej wysokości 900 m (3 000 ft) nad poziomem morza albo 300 m (1 000 ft) nad poziomem terenu – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, przy widzialności w locie poniżej 5 km, wykonuje się:

1) przy widzialności w locie nie mniejszej niż 1500 m:

- a) z prędkością przrządową (IAS – Indicated Airspeed) 140 węzłów (kt) lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu lub wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji, lub
- b) w warunkach, w których prawdopodobieństwo spotkania innego ruchu będzie zazwyczaj małe, w szczególności w strefach o małej intensywności ruchu oraz w czasie wykonywania prac lotniczych na małych wysokościach;

2) śmigłowcami przy widzialności w locie nie mniejszej niż 800 m, jeżeli wykonują manewry z prędkością zapewniającą w odpowiednim stopniu możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód w czasie wystarczającym dla uniknięcia kolizji.

5. Z wyjątkiem lotów specjalnych VFR loty VFR wykonywane są tak aby statek powietrzny leciał przy widzialności i w odległości od chmur równej lub większej niż wartości określone w tabeli w pkt. 4.
6. Z wyjątkiem sytuacji, gdy organ kontroli ruchu lotniczego udzieli specjalnego zezwolenia, w lotach VFR nie startuje się ani nie lądje na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej, nie wchodzi się do strefy ruchu lotniskowego lub w krąg nadlotniskowy, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku są niższe niż następujące wartości minimalne:
 - a) pułap chmur jest niższy niż 450 m (1500 ft); lub

* VFR flights by day in airspace Class G referred to in SERA.6001 (a)(7) of the Annex to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 at or below 900 m (3 000 ft) above mean sea level or 300 m (1000 ft) above terrain – whichever is the higher, in a flight visibility of not less than 5 km shall be conducted:

1) in flight visibilities reduced to not less than 1500 m:

- a) at speeds of 140 kt (IAS – Indicated Airspeed) or less to give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision; or
- b) in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels;

2) by helicopters in less than 800 m flight visibility, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision;

Except when operating as a special VFR flight, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions of visibility and distance from clouds equal to or greater than those specified in point 4.

Except when a special VFR clearance is obtained from an air traffic control unit, VFR flights shall not take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

- a) the ceiling is less than 450 m (1500 ft); or

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "A" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 31 11 N 021 22 49 E 51 33 49 N 021 30 58 E 51 32 53 N 021 32 15 E 51 28 21 N 021 39 44 E 51 22 54 N 021 57 48 E 51 05 23 N 021 50 08 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 11 00 N 021 07 45 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 10 21 N 020 48 40 E 51 20 52 N 020 42 53 E 51 25 58 N 021 02 43 E 51 31 11 N 021 22 49 E	4500 ft AMSL D 3500 ft AMSL	TWR RADOM	118.430 (MHz) RADOM WIEŻA, RADOM TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 31 11 N 021 22 49 E 51 33 49 N 021 30 58 E 51 32 53 N 021 32 15 E 51 28 21 N 021 39 44 E 51 24 57 N 021 51 00 E 51 22 54 N 021 57 48 E 51 05 23 N 021 50 08 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 11 00 N 021 07 45 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 05 45 N 020 53 37 E 51 04 36 N 020 51 51 E 51 11 41 N 020 23 37 E 51 22 31 N 020 28 37 E 51 28 39 N 020 38 12 E 51 28 54 N 020 52 05 E 51 28 20 N 020 54 20 E 51 26 40 N 021 00 05 E 51 25 58 N 021 02 43 E 51 31 11 N 021 22 49 E	6500 ft AMSL D 4500 ft AMSL	TWR RADOM	118.430 (MHz) RADOM WIEŻA, RADOM TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 35 08 N 021 29 09 E 51 33 49 N 021 30 58 E 51 32 53 N 021 32 15 E 51 28 21 N 021 39 44 E 51 22 54 N 021 57 48 E 51 19 18 N 022 09 35 E 51 17 28 N 022 06 11 E 51 16 44 N 022 04 50 E 51 05 23 N 021 50 08 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 11 00 N 021 07 45 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 05 45 N 020 53 37 E 51 04 36 N 020 51 51 E 51 11 41 N 020 23 37 E 51 14 23 N 020 12 34 E 51 23 52 N 020 17 23 E 51 28 58 N 020 19 59 E 51 28 39 N 020 38 12 E 51 28 54 N 020 52 05 E 51 31 54 N 021 03 28 E 51 35 08 N 021 29 09 E	FL 95 D 6500 ft AMSL FL 115 C FL 95	TWR RADOM	118.430 (MHz) RADOM WIEŻA, RADOM TOWER PL, EN

UWAGI

TMA RADOM wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD.

REMARKS

RADOM TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.

15. MTMA RADOM

RADOM MTMA

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "A" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 31 11 N 021 22 49 E 51 33 49 N 021 30 58 E 51 32 53 N 021 32 15 E 51 28 21 N 021 39 44 E 51 22 54 N 021 57 48 E 51 05 23 N 021 50 08 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 11 00 N 021 07 45 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 10 21 N 020 48 40 E 51 20 52 N 020 42 53 E 51 25 58 N 021 02 43 E 51 31 11 N 021 22 49 E	4500 ft AMSL D 3500 ft AMSL	MIL APP RADOM	128.675 (MHz) RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 31 11 N 021 22 49 E 51 33 49 N 021 30 58 E 51 32 53 N 021 32 15 E 51 28 21 N 021 39 44 E 51 24 57 N 021 51 00 E 51 22 54 N 021 57 48 E 51 05 23 N 021 50 08 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 11 00 N 021 07 45 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 05 45 N 020 53 37 E 51 04 36 N 020 51 51 E 51 11 41 N 020 23 37 E 51 22 31 N 020 28 37 E 51 28 39 N 020 38 12 E 51 28 54 N 020 52 05 E 51 28 20 N 020 54 20 E 51 26 40 N 021 00 05 E 51 25 58 N 021 02 43 E 51 31 11 N 021 22 49 E	6500 ft AMSL D 4500 ft AMSL	MIL APP RADOM	128.675 (MHz) RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 35 08 N 021 29 09 E 51 33 49 N 021 30 58 E 51 32 53 N 021 32 15 E 51 28 21 N 021 39 44 E 51 22 54 N 021 57 48 E 51 19 18 N 022 09 35 E 51 17 28 N 022 06 11 E 51 16 44 N 022 04 50 E 51 05 23 N 021 50 08 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 11 00 N 021 07 45 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 05 45 N 020 53 37 E 51 04 36 N 020 51 51 E 51 11 41 N 020 23 37 E 51 14 23 N 020 12 34 E 51 23 52 N 020 17 23 E 51 28 58 N 020 19 59 E 51 28 39 N 020 38 12 E 51 28 54 N 020 52 05 E 51 31 54 N 021 03 28 E 51 35 08 N 021 29 09 E	FL 95 D 6500 ft AMSL	MIL APP RADOM	128.675 (MHz) RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH PL, EN

16. TMA RZESZÓW

RZESZÓW TMA

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "A" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 49 57 54 N 021 44 07 E 50 03 50 N 021 34 45 E 50 13 08 N 021 34 39 E 50 18 29 N 021 52 53 E 50 17 54 N 022 21 41 E 50 09 46 N 022 27 33 E 50 02 48 N 022 27 14 E 49 57 42 N 022 22 00 E 49 57 54 N 021 44 07 E	<u>3500 ft AMSL</u> D 2000 ft AMSL	TWR RZESZÓW	126.805 (MHz) RZESZÓW WIEŻA, RZESZÓW TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 02 50 N 021 27 11 E 50 11 10 N 021 26 32 E 50 18 44 N 021 38 53 E 50 18 36 N 021 46 49 E 50 17 54 N 022 21 41 E 50 17 39 N 022 33 02 E 50 12 19 N 022 35 37 E 50 03 05 N 022 35 42 E 49 57 37 N 022 32 13 E 49 57 42 N 022 22 00 E 49 57 54 N 021 44 07 E 49 55 23 N 021 33 04 E 50 02 50 N 021 27 11 E	<u>6500 ft AMSL</u> D 3500 ft AMSL	TWR RZESZÓW	126.805 (MHz) RZESZÓW WIEŻA, RZESZÓW TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 49 50 32 N 021 25 44 E 49 59 09 N 021 18 09 E 50 16 43 N 021 16 31 E 50 19 36 N 021 23 15 E 50 22 37 N 021 45 13 E 50 26 53 N 022 14 25 E 50 29 19 N 022 31 04 E 50 29 20 N 022 31 14 E 50 25 35 N 022 41 27 E 50 20 51 N 022 47 55 E 50 12 25 N 022 46 30 E 50 11 52 N 022 46 18 E 49 53 58 N 022 40 06 E 49 49 10 N 022 31 36 E 49 50 32 N 021 25 44 E	FL 95 D <u>6500 ft AMSL</u>	TWR RZESZÓW	126.805 (MHz) RZESZÓW WIEŻA, RZESZÓW TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "D" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 10 21 N 020 59 11 E 50 18 26 N 021 04 36 E 50 26 27 N 021 17 33 E 50 22 37 N 021 45 13 E 50 29 19 N 022 31 05 E 50 29 20 N 022 31 14 E 50 25 35 N 022 41 27 E 50 20 51 N 022 47 55 E 49 57 57 N 023 08 18 E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the EPWW FIR boundary to the point: 49 48 32 N 022 56 24 E 49 49 10 N 022 31 36 E 49 50 32 N 021 25 44 E 49 50 49 N 021 13 08 E 50 10 21 N 020 59 11 E	FL 145 C <u>FL 95</u>	TWR RZESZÓW	126.805 (MHz) RZESZÓW WIEŻA, RZESZÓW TOWER PL, EN

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "E" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 14 02 N 022 17 04 E 50 12 11 N 022 22 33 E 50 02 51 N 022 21 56 E 50 01 00 N 022 17 00 E 50 14 02 N 022 17 04 E	<u>2000 ft AMSL</u> D 1500 ft AMSL	TWR RZESZÓW	126.805 (MHz) RZESZÓW WIEŻA, RZESZÓW TOWER PL, EN

TMA RZESZÓW wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD.

RZESZÓW TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.

17. TMA SZCZECIN SZCZECIN TMA

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "A" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 46 41 N 014 55 08 E 53 40 54 N 015 08 44 E 53 37 20 N 015 15 21 E 53 30 05 N 015 20 43 E 53 24 55 N 015 15 21 E 53 20 56 N 015 05 47 E 53 21 48 N 014 55 23 E 53 23 27 N 014 51 37 E 53 27 23 N 014 46 02 E 53 33 19 N 014 33 13 E 53 41 15 N 014 24 11 E 53 41 29 N 014 33 33 E 53 47 34 N 014 35 43 E 53 49 58 N 014 43 06 E 53 46 41 N 014 55 08 E	<u>4500 ft AMSL</u> C 1700 ft AMSL	TWR SZCZECIN	121.255 (MHz) SZCZECIN WIEŻA, SZCZECIN TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 41 15 N 014 24 11 E 53 31 34 N 014 27 17 E 53 27 23 N 014 46 02 E 53 23 27 N 014 51 37 E 53 19 56 N 014 55 01 E 53 17 21 N 015 07 05 E 53 19 18 N 015 22 49 E 53 22 26 N 015 26 42 E 53 33 20 N 015 25 04 E 53 37 20 N 015 15 21 E 53 44 26 N 015 12 15 E 53 49 49 N 014 56 38 E 53 51 09 N 014 46 45 E 53 49 58 N 014 43 06 E 53 47 34 N 014 35 43 E 53 41 29 N 014 33 33 E 53 41 15 N 014 24 11 E	<u>5500 ft AMSL</u> C 4500 ft AMSL	TWR SZCZECIN	121.255 (MHz) SZCZECIN WIEŻA, SZCZECIN TOWER PL, EN

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 10 41 N 014 22 09 E następnie wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu/then along the EPWW FIR boundary to the point 53 41 04 N 014 16 55 E 53 41 15 N 014 24 11 E 53 41 29 N 014 33 33 E 53 47 34 N 014 35 43 E 53 53 56 N 014 38 05 E 53 55 28 N 014 52 55 E 53 55 45 N 014 55 36 E 53 58 00 N 015 18 00 E 53 50 25 N 015 16 11 E 53 43 14 N 015 23 27 E 53 28 25 N 015 40 22 E 53 27 39 N 015 40 41 E 53 24 59 N 015 35 53 E 53 18 09 N 015 31 42 E 53 15 39 N 015 22 32 E 53 15 32 N 015 11 18 E 53 11 00 N 014 37 00 E 53 10 41 N 014 22 09 E	FL 95 C 5500 ft AMSL	TWR SZCZECIN	121.255 (MHz) SZCZECIN WIEŻA, SZCZECIN TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "D" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 10 41 N 014 22 09 E następnie na północ wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu/then northbound along the EPWW FIR boundary to the point: 53 57 44 N 014 14 07 E 53 57 19 N 014 16 14 E 53 53 56 N 014 38 05 E 53 55 28 N 014 52 55 E 53 55 45 N 014 55 36 E 53 58 00 N 015 18 00 E 53 50 25 N 015 16 11 E 53 43 14 N 015 23 27 E 53 28 25 N 015 40 22 E 53 27 39 N 015 40 41 E 53 24 59 N 015 35 53 E 53 18 09 N 015 31 42 E 53 15 39 N 015 22 32 E 53 15 32 N 015 11 18 E 53 11 00 N 014 37 00 E 53 10 41 N 014 22 09 E	FL 135 C FL 95	TWR SZCZECIN	121.255 (MHz) SZCZECIN WIEŻA, SZCZECIN TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "HERINGS DORF" ¹⁾ Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 41 04 N 014 16 55 E następnie na północ wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu/then northbound along the EPWW FIR boundary to the point: 53 57 44 N 014 14 07 E 53 57 19 N 014 16 14 E 53 53 56 N 014 38 05 E 53 47 34 N 014 35 43 E 53 41 29 N 014 33 33 E 53 41 15 N 014 24 11 E 53 41 04 N 014 16 55 E	FL 95 D 1000 ft AMSL	TWR SZCZECIN	121.255 (MHz) SZCZECIN WIEŻA, SZCZECIN TOWER PL, EN

UWAGI	REMARKS
1) Z wyłączeniem przestrzeni CTR HERINGS DORF. TMA SZCZECIN aktywny w godzinach pracy organu TWR SZCZECIN. TMA SZCZECIN wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD.	1) Excluding HERINGS DORF CTR airspace. SZCZECIN TMA active during the operational hours of SZCZECIN TWR. SZCZECIN TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.

18. MTMA ŚWIDWIN ŚWIDWIN MTMA

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "A" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 58 00 N 015 18 00 E 53 58 57 N 015 34 37 E 53 59 30 N 015 44 39 E 53 58 33 N 015 48 50 E 53 50 29 N 016 23 55 E 53 48 06 N 016 35 12 E 53 42 44 N 016 22 37 E 53 36 00 N 016 21 29 E 53 34 24 N 016 12 37 E 53 35 36 N 015 55 36 E 53 43 14 N 015 23 27 E 53 50 25 N 015 16 11 E 53 58 00 N 015 18 00 E	FL 95 D 2500 ft AMSL	MIL APP ŚWIDWIN	125.175 MHz ŚWIDWIN ZBLIŻANIE ŚWIDWIN APPROACH PL, EN 131.175 MHz ŚWIDWIN PRECYZYJNY ŚWIDWIN PRECISION PL, EN
SEKTOR/SECTOR "B" ¹⁾ Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 50 29 N 016 23 55 E 53 48 06 N 016 35 12 E 53 42 44 N 016 22 37 E 53 35 58 N 016 21 29 E 53 34 24 N 016 12 37 E 53 34 59 N 016 04 21 E 53 40 14 N 016 16 43 E 53 50 29 N 016 23 55 E	2500 ft AMSL D 1500 ft AMSL	MIL APP ŚWIDWIN	125.175 MHz ŚWIDWIN ZBLIŻANIE ŚWIDWIN APPROACH PL, EN 131.175 MHz ŚWIDWIN PRECYZYJNY ŚWIDWIN PRECISION PL, EN
SEKTOR/SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 43 14 N 015 23 27 E 53 35 36 N 015 55 36 E 53 34 19 N 015 47 56 E 53 28 25 N 015 40 22 E 53 43 14 N 015 23 27 E	FL 95 D 6500 ft AMSL	MIL APP ŚWIDWIN	125.175 MHz ŚWIDWIN ZBLIŻANIE ŚWIDWIN APPROACH PL, EN 131.175 MHz ŚWIDWIN PRECYZYJNY ŚWIDWIN PRECISION PL, EN

UWAGA

REMARK

¹⁾ Z wyłączeniem aktywnych MRT60, MRT86, MRT87.

¹⁾ Excluding active MRT60, MRT86, MRT87.

19. TMA WARSZAWA WARSZAWA TMA

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "A" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 59 02 N 021 37 53 E 52 03 39 N 021 37 34 E 52 07 17 N 021 37 21 E 52 07 00 N 021 32 41 E 52 10 59 N 021 27 39 E 52 17 00 N 021 26 15 E 52 20 01 N 021 23 36 E 52 19 46 N 021 20 04 E 52 26 20 N 021 09 25 E 52 30 13 N 021 17 46 E 52 41 11 N 021 12 44 E 52 42 37 N 020 46 02 E 52 37 38 N 020 39 38 E 52 33 27 N 020 15 42 E 52 17 03 N 020 03 13 E 51 47 13 N 021 04 14 E 51 45 14 N 021 23 53 E 51 49 55 N 021 30 48 E 51 59 02 N 021 37 53 E	FL 225 C 2000 ft AMSL	APP WARSZAWA	125.055, 128.805, 129.380, 135.930 (MHz) WARSZAWA ZBLIŻANIE WARSZAWA APPROACH PL, EN

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52 42 37 N 020 46 02 E 52 44 25 N 020 35 23 E 52 46 13 N 020 24 44 E 52 41 53 N 020 04 48 E 52 35 10 N 019 53 51 E 52 26 12 N 019 50 27 E 52 17 15 N 019 53 33 E 52 08 02 N 020 11 35 E 51 43 34 N 020 33 56 E 51 36 40 N 021 27 03 E 51 48 17 N 021 47 12 E 52 05 40 N 022 01 54 E 52 25 59 N 021 51 34 E 52 26 15 N 021 35 54 E 52 26 15 N 021 29 01 E 52 26 11 N 021 19 37 E 52 30 13 N 021 17 46 E 52 26 20 N 021 09 25 E 52 19 46 N 021 20 04 E 52 20 01 N 021 23 37 E 52 17 00 N 021 26 15 E 52 10 59 N 021 27 39 E 52 07 00 N 021 32 41 E 52 07 17 N 021 37 21 E 51 59 02 N 021 37 53 E 51 49 55 N 021 30 48 E 51 45 14 N 021 23 53 E 51 47 13 N 021 04 14 E 52 17 03 N 020 03 13 E 52 33 27 N 020 15 42 E 52 37 38 N 020 39 38 E 52 42 37 N 020 46 02 E	FL 225 C 3500 ft AMSL	APP WARSZAWA	125.055, 128.805, 129.380, 135.930 (MHz) WARSZAWA ZBLIŻANIE WARSZAWA APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52 46 13 N 020 24 44 E 52 51 16 N 020 15 26 E 52 48 45 N 019 54 40 E 52 42 10 N 019 37 04 E 52 30 56 N 019 30 50 E 52 07 28 N 019 38 17 E 52 02 00 N 019 40 57 E 52 02 23 N 019 43 19 E 52 05 12 N 019 54 55 E 51 47 03 N 020 03 38 E 51 39 58 N 019 57 37 E 51 32 13 N 019 57 41 E 51 23 52 N 020 17 23 E 51 28 58 N 020 19 59 E 51 28 39 N 020 38 12 E 51 28 54 N 020 52 05 E 51 31 54 N 021 03 28 E 51 35 08 N 021 29 09 E 51 36 40 N 021 27 03 E 51 43 34 N 020 33 56 E 52 08 02 N 020 11 35 E 52 17 15 N 019 53 33 E 52 26 12 N 019 50 27 E 52 35 10 N 019 53 51 E 52 41 53 N 020 04 48 E 52 46 13 N 020 24 44 E	FL 225 C 6500 ft AMSL	APP WARSZAWA	125.055, 128.805, 129.380, 135.930 (MHz) WARSZAWA ZBLIŻANIE WARSZAWA APPROACH PL, EN

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "D" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52 11 00 N 020 40 00 E 52 06 04 N 020 45 30 E 51 58 40 N 020 58 15 E 51 58 38 N 021 06 59 E 52 00 20 N 021 12 04 E 52 02 25 N 021 12 31 E 52 05 34 N 021 12 39 E 52 07 57 N 021 10 36 E 52 02 23 N 021 07 19 E 52 00 43 N 021 00 38 E 52 08 52 N 020 45 47 E 52 12 28 N 020 42 01 E 52 11 00 N 020 40 00 E	<u>2000 ft AMSL</u> 1000 ft AMSL C	APP WARSZAWA	125.055, 128.805, 129.380, 135.930 (MHz) WARSZAWA ZBLIŻANIE WARSZAWA APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR "E" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 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 41 11 N 021 12 44 E	<u>FL 225</u> 6500 ft AMSL C	APP WARSZAWA	125.055, 128.805, 129.380, 135.930 (MHz) WARSZAWA ZBLIŻANIE WARSZAWA APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR "F" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52 11 00 N 020 40 00 E 52 12 28 N 020 42 01 E 52 15 32 N 020 46 15 E 52 15 47 N 020 50 10 E 52 15 48 N 020 55 56 E 52 15 38 N 020 57 05 E 52 16 47 N 020 56 21 E 52 16 55 N 020 38 52 E 52 15 46 N 020 37 35 E 52 11 00 N 020 40 00 E	<u>2000 ft AMSL</u> 1500 ft AMSL C	APP WARSZAWA	125.055, 128.805, 129.380, 135.930 (MHz) WARSZAWA ZBLIŻANIE WARSZAWA APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR "G" ¹⁾ Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 28 54 N 020 52 05 E 51 28 39 N 020 38 12 E 51 28 58 N 020 19 59 E 51 23 52 N 020 17 23 E 51 14 23 N 020 12 34 E 51 11 41 N 020 23 37 E 51 04 36 N 020 51 51 E 51 05 45 N 020 53 37 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 11 00 N 021 07 45 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 05 23 N 021 50 08 E 51 16 44 N 022 04 50 E 51 17 28 N 022 06 11 E 51 19 18 N 022 09 35 E 51 39 29 N 022 11 27 E 52 02 28 N 022 18 15 E 52 07 43 N 022 21 32 E 52 08 36 N 022 00 25 E 52 05 40 N 022 01 54 E 51 50 18 N 021 48 54 E 51 48 17 N 021 47 12 E 51 36 40 N 021 27 03 E 51 35 08 N 021 29 09 E 51 31 54 N 021 03 28 E 51 28 54 N 020 52 05 E	<u>FL 225</u> <u>FL 95</u> C	APP WARSZAWA	125.055, 128.805, 129.380, 135.930 (MHz) WARSZAWA ZBLIŻANIE WARSZAWA APPROACH PL, EN

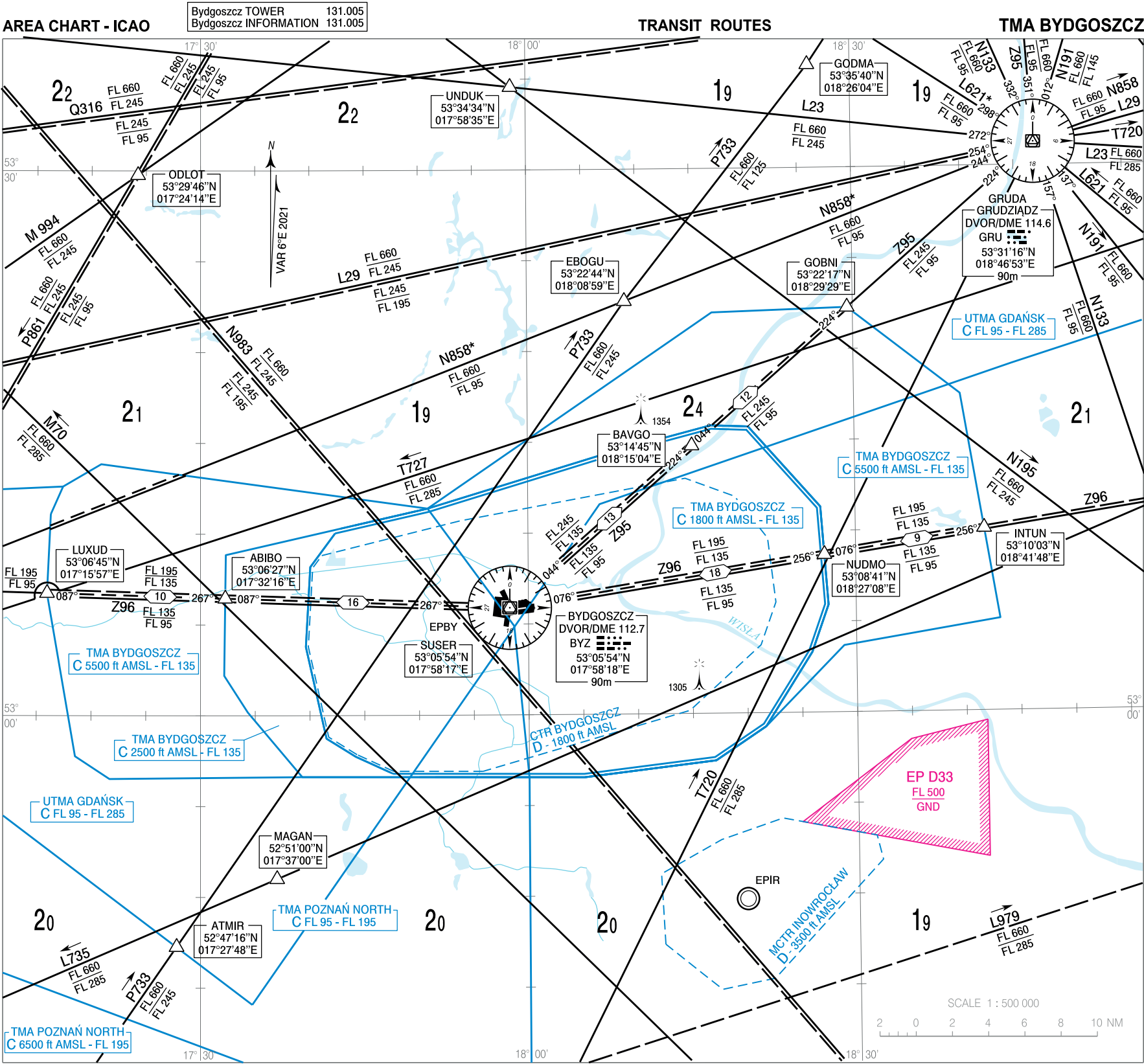
UWAGA	REMARK
¹⁾ Z wyłączeniem przestrzeni TMA RADOM. TMA WARSZAWA wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD.	¹⁾ Excluding RADOM TMA. WARSZAWA TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.

20. TMA ZIELONA GÓRA

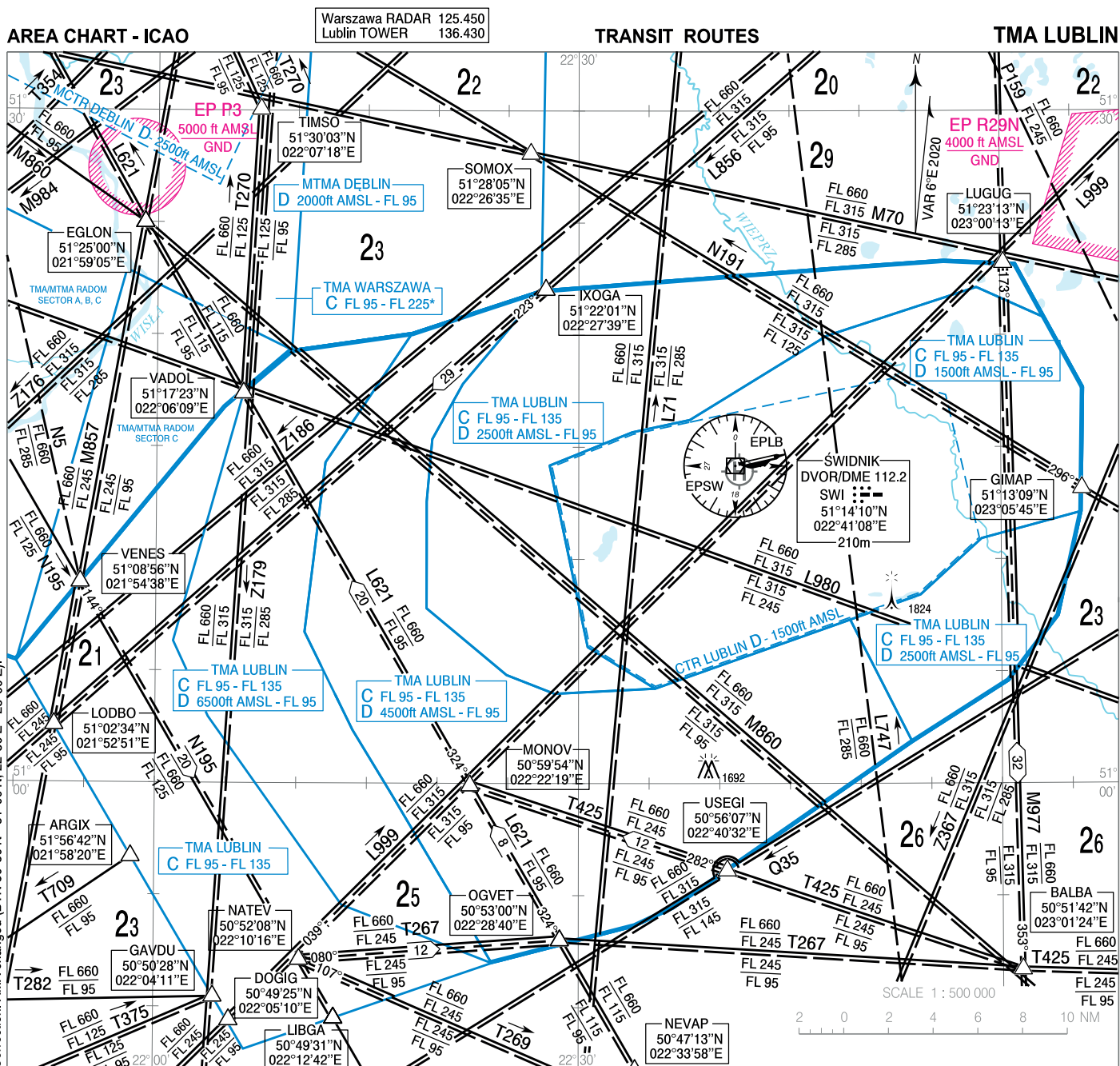
ZIELONA GÓRA TMA

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52 19 47 N 016 01 18 E 52 19 48 N 016 07 02 E 52 19 28 N 016 07 12 E 52 10 57 N 016 13 11 E 52 10 01 N 016 13 42 E 52 04 07 N 016 04 30 E 52 02 20 N 015 58 04 E 52 01 58 N 015 54 06 E 52 01 24 N 015 45 20 E 52 00 49 N 015 36 34 E 52 03 37 N 015 32 00 E 52 11 22 N 015 26 43 E 52 14 00 N 015 30 30 E 52 19 21 N 015 50 36 E 52 19 47 N 016 01 18 E	FL 95 D 1300 ft AMSL	TWR ZIELONA GÓRA	118.755 (MHz) ZIELONA GÓRA WIEŻA ZIELONA GÓRA TOWER PL/EN

UWAGI	REMARKS
TMA ZIELONA GÓRA aktywny w godzinach pracy organu TWR ZIELONA GÓRA.	ZIELONA GÓRA TMA active during the operational hours of ZIELONA GÓRA TWR.



LEGEND		Notes: Bearings are magnetic. Distances in nautical miles. Elevations in feet.
TERMINAL CONTROL AREA (TMA)		
CONTROL ZONE (CTR)		
RNAV ROUTE		
CONDITIONAL ROUTE		
TRANSIT ROUTING		
* See AIP Poland Chapter ENR 3		



LEGEND

TERMINAL CONTROL AREA (TMA)	—————
CONTROL ZONE (CTR)	-----
RNAV ROUTE	—————
CONDITIONAL ROUTE	-----
TRANSIT ROUTING	-----

	TMA RADOM	MTMA RADOM
SECTOR A	D 3500ft AMSL - 4500ft AMSL	D 3500ft AMSL - 4500ft AMSL
SECTOR B	D 4500ft AMSL - 6500ft AMSL	D 4500ft AMSL - 6500ft AMSL
SECTOR C	D 6500ft AMSL - FL 95	D 6500ft AMSL - FL 95
	C FL 95 - FL 115	

Notes:
Bearings are magnetic.
Distances in nautical miles.
Elevations in feet.

* See AIP Poland Chapter ENR 2



EPZG – LOTNISKO ZIELONA GÓRA - BABIMOST

RÓŻNICE:

ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

- CS ADR-DSN.B.080 (b)(1)** Droga startowa posiada jednostronny spadek nawierzchni.
- 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.S.895 (f)** Oprawy krawędziowe i oprawy końca drogi startowej RWY 06/24 są wpięte w jeden obwód, co w obecnej konfiguracji i sposobie zasilania uniemożliwia określenie progów niezawodności oddzielnie dla każdej grupy świateł układu podejścia precyzyjnego CAT I. W chwili obecnej oprawy końca drogi startowej zasilane są z regulatorów stałoprądowych opraw krawędziowych.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025 r.

- CS ADR-DSN.M.630 (b)(4)** Na kierunku 24 zainstalowany jest system świateł podejścia precyzyjnego składający się z opraw osiowych zainstalowanych w odstępach co 30 m na odcinku 900 m od progu oraz poprzeczki usytuowanej w odległości 300 m. System świateł podejścia na kierunku 24 uzupełniony jest poprzez oprawy błyskowe osi na odcinku 900 m. W odległości 39,5 m od poprzeczki na 900 m znajduje się ażurowe ogrodzenie terenu lotniska o wysokości 2,4 m przecinające płaszczyznę świateł znajdującą się na wysokości 1,42 m od wysokości terenu. Wielkość przebiecia płaszczyzny systemu świetlnego wynosi 0,98 m.

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023 r.

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

Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2025 r.

- 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

EPZG – ZIELONA GÓRA - BABIMOST AERODROME

DIFFERENCES:

SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

- The RWY has a slope on one side.
- 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

- Edge light fittings and RWY 06/24 end light fittings are connected to one circuit which, in its present configuration and mode of powering, makes it impossible to determine serviceability levels separately for each group of lights of precision approach CAT I system. Currently runway end light fittings are powered by direct current controllers of edge fittings.

DAAD expiry date: 31.12.2025

- On RWY 24 precision approach lighting system has been installed which consists of centre line light fittings spaced at 30 m intervals along the section of 900 m from the threshold and the bar situated at a distance of 300 m. The approach lighting system on RWY 24 is supplemented by centre line flashing fittings at a distance of 900 m. At 39.5 m from the threshold along 900 m openwork fencing of the aerodrome area is situated with a height of 2.4 m, intersecting the surface of lights which is at a height of 1.42 m from the elevation. The amount of penetration of the surface of lighting system is 0.98 m.

DAAD expiry date: 31.12.2023

- 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

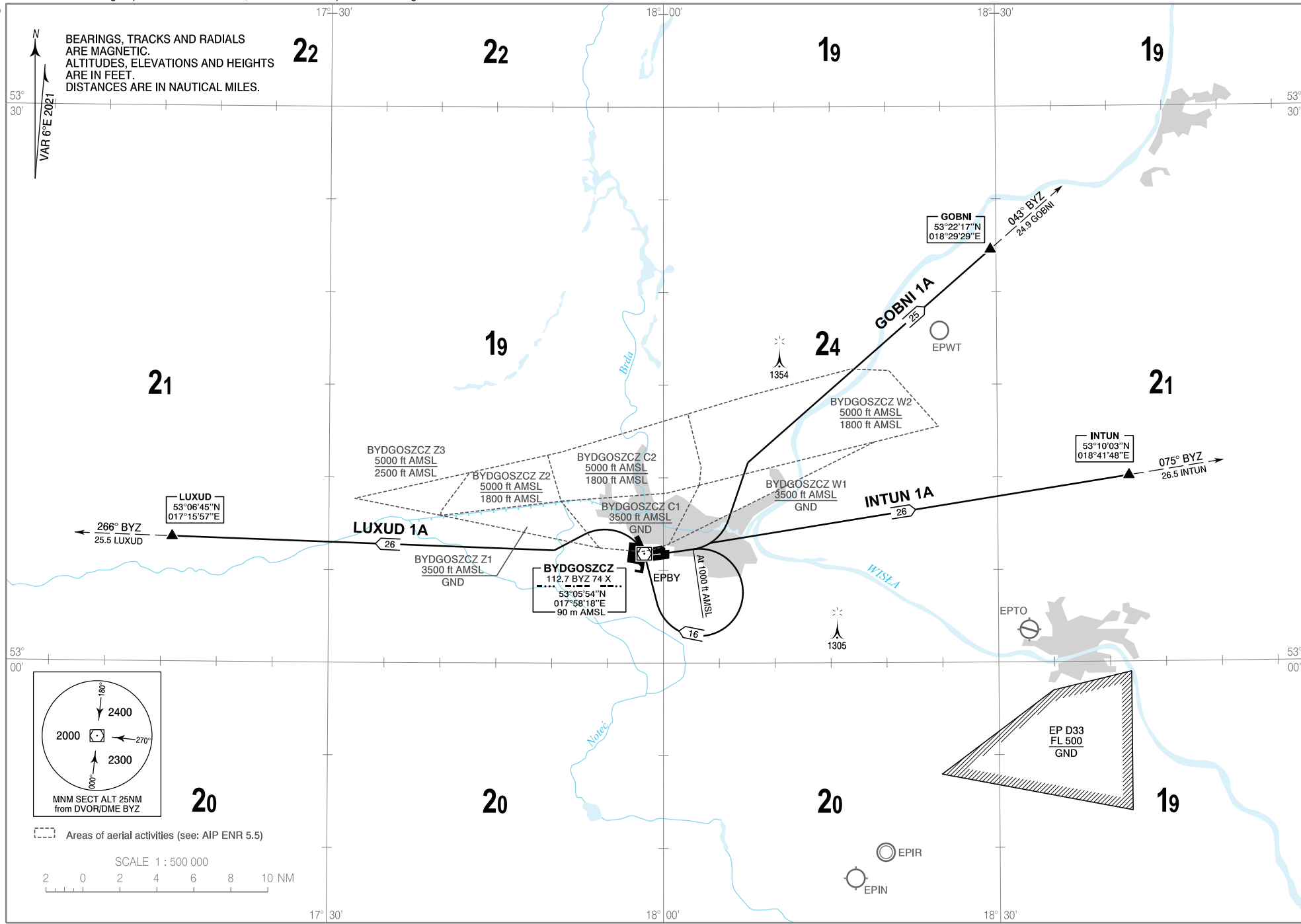
STANDARD DEPARTURE CHART
(SID) - ICAO

AERODROME ELEV 236 ft
TRANSITION ALTITUDE 6500

Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005

Bydgoszcz
RWY 08

Correction: AMA changed (BTN 53°30'N - 54°00'N, 17°00'E - 17°30'E). Editorial changes.



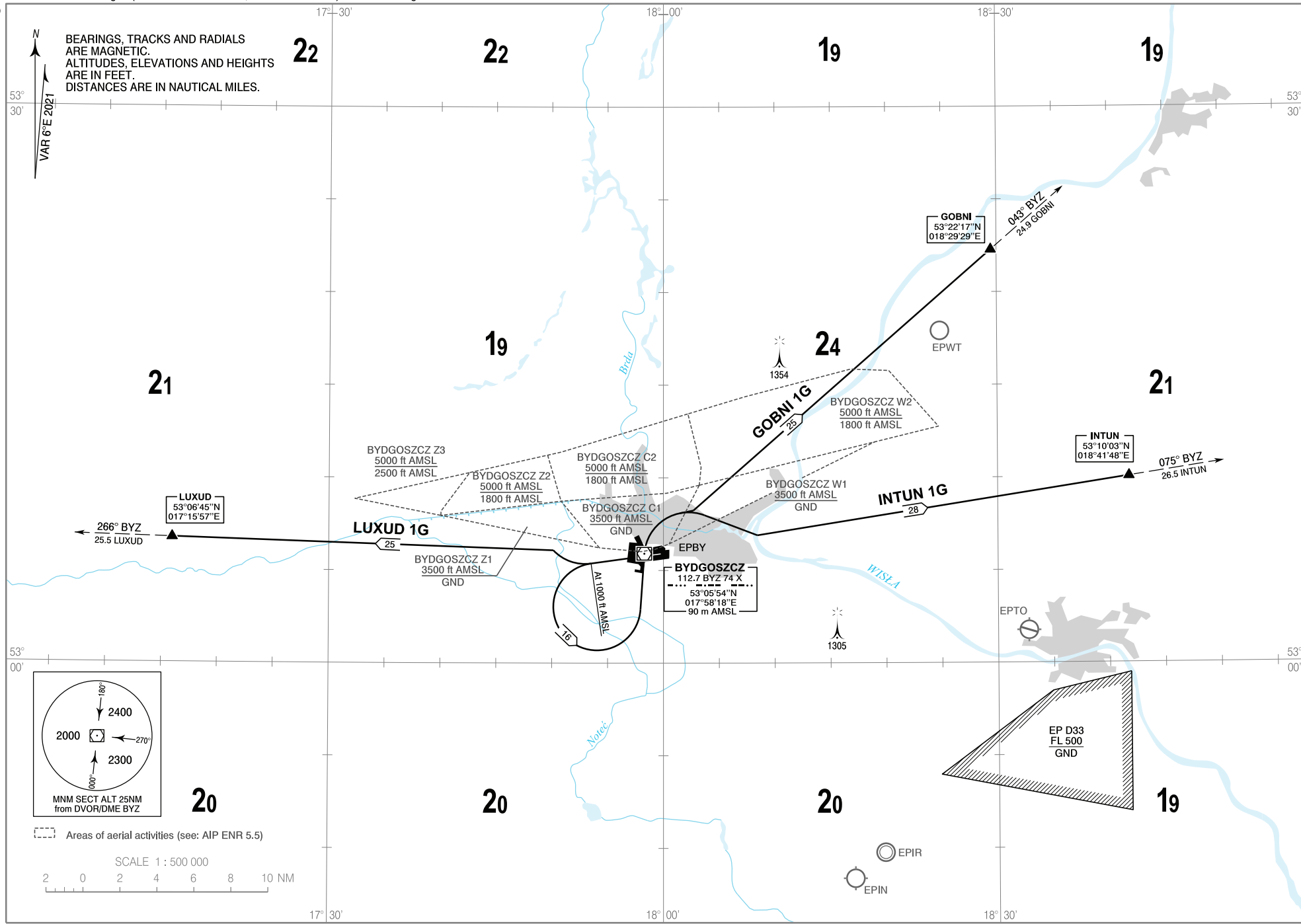
STANDARD DEPARTURE CHART
(SID) - ICAO

AERODROME ELEV 236 ft
TRANSITION ALTITUDE 6500

Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005

Bydgoszcz
RWY 26

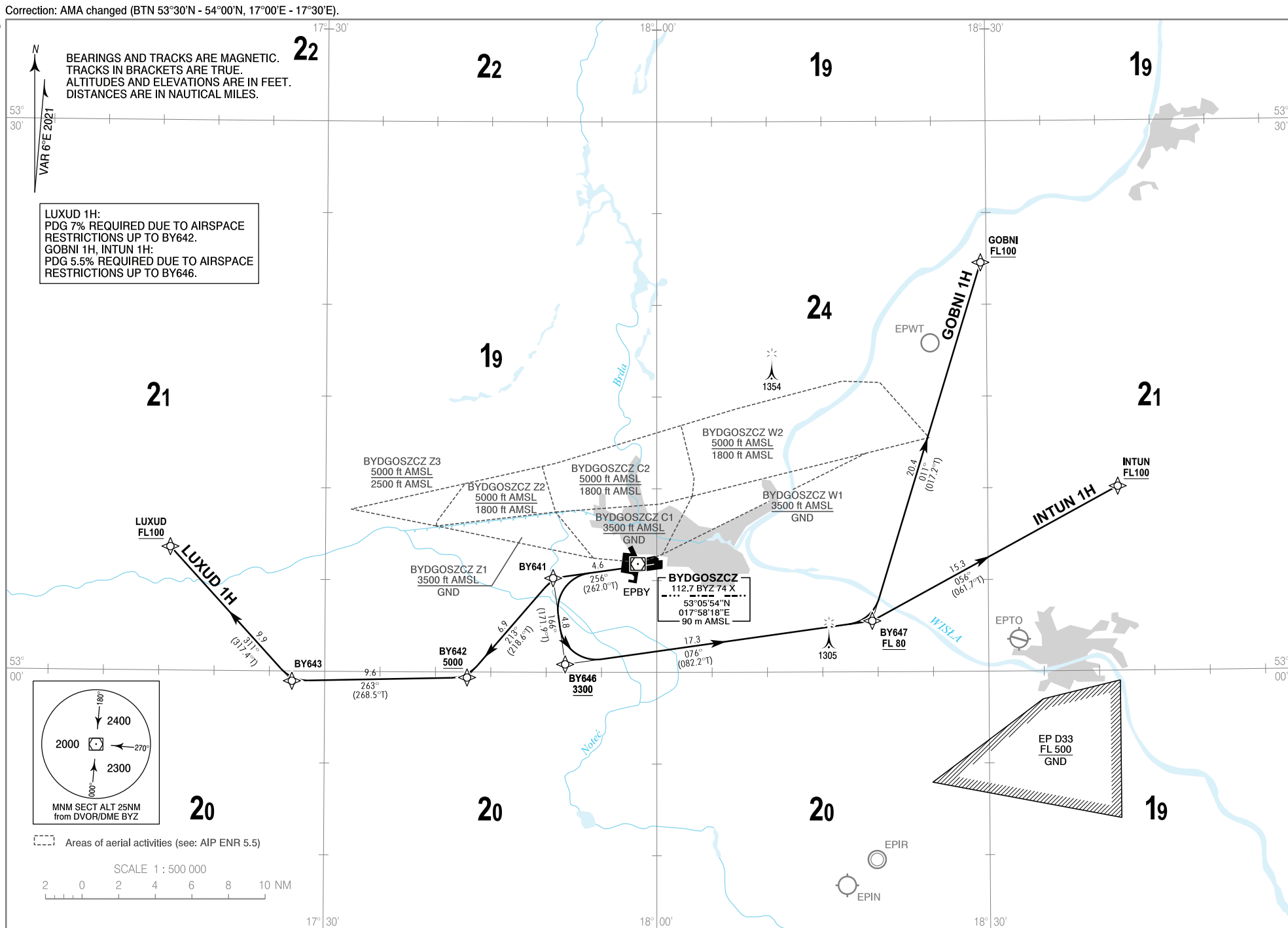
Correction: AMA changed (BTN 53°30'N - 54°00'N, 17°00'E - 17°30'E). Editorial changes.



TRANSITION ALTITUDE 6500

Bydgoszcz
RWY 08

TRANSITION ALTITUDE 6500

Bydgoszcz
RWY 26

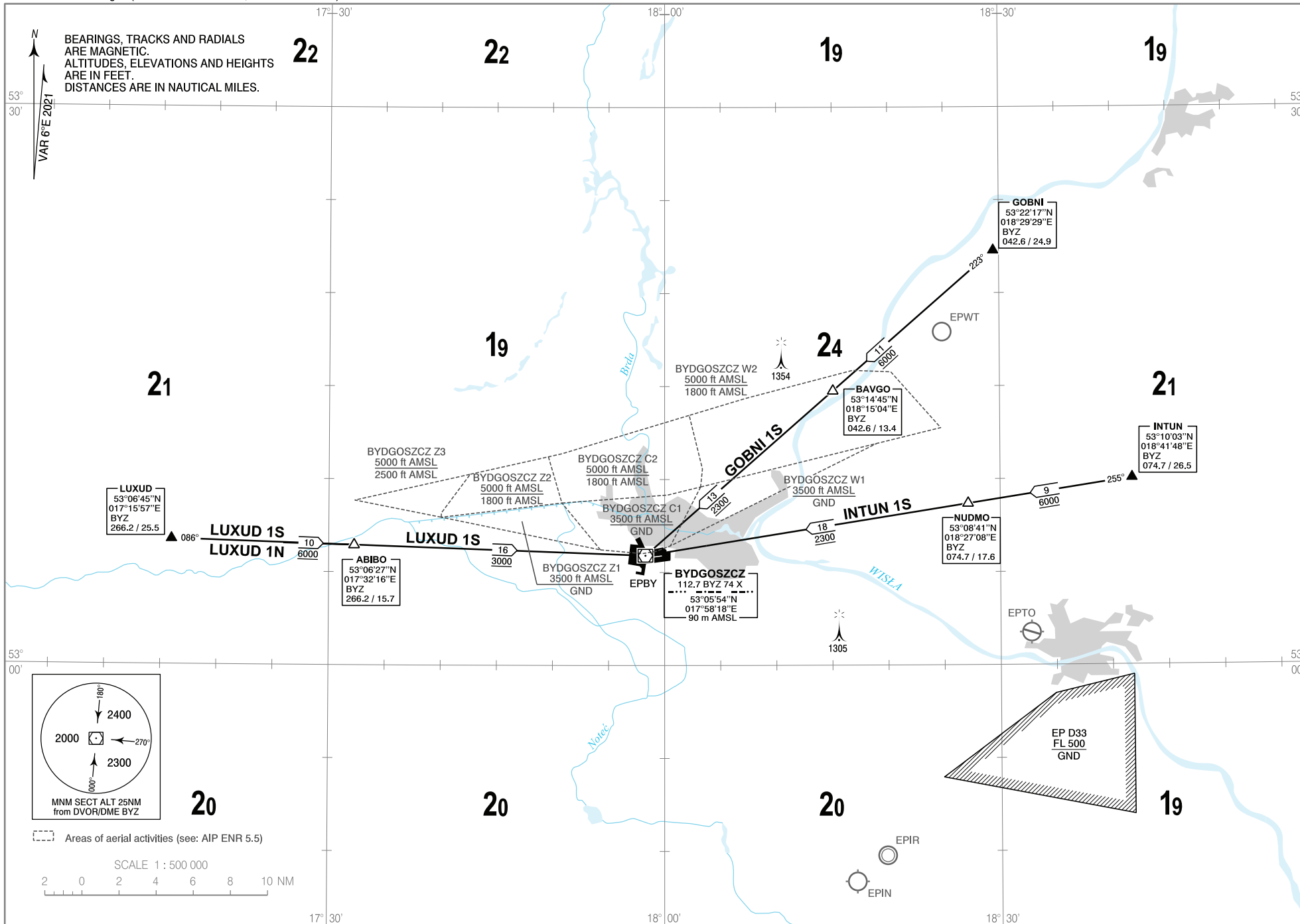
STANDARD ARRIVAL CHART
(STAR) - ICAO

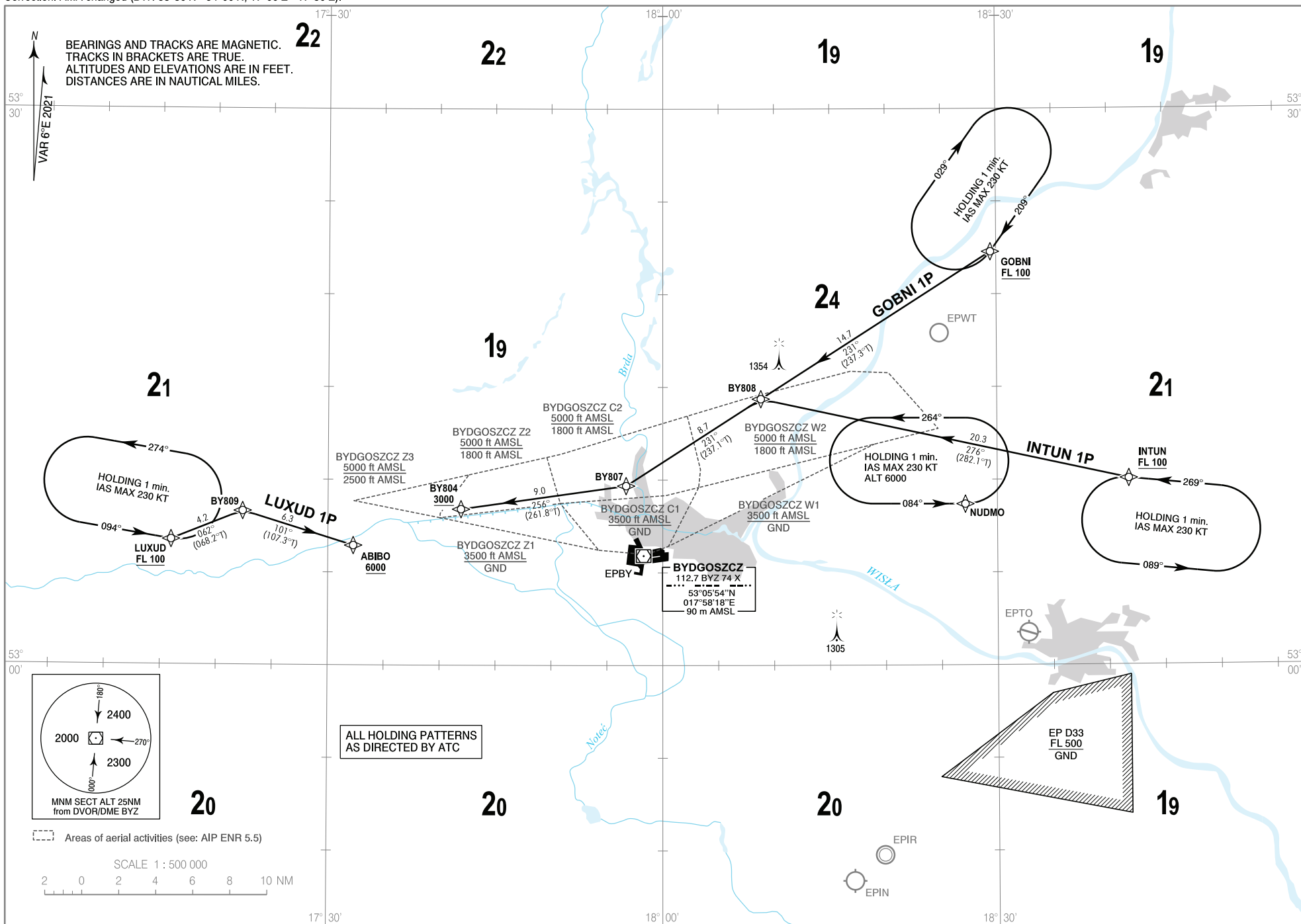
AERODROME ELEV 236 ft
TRANSITION ALTITUDE 6500

Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005
ATIS 129.330

Bydgoszcz
RWY 08 / 26

Correction: AMA changed (BTN 53°30'N - 54°00'N, 17°00'E - 17°30'E).





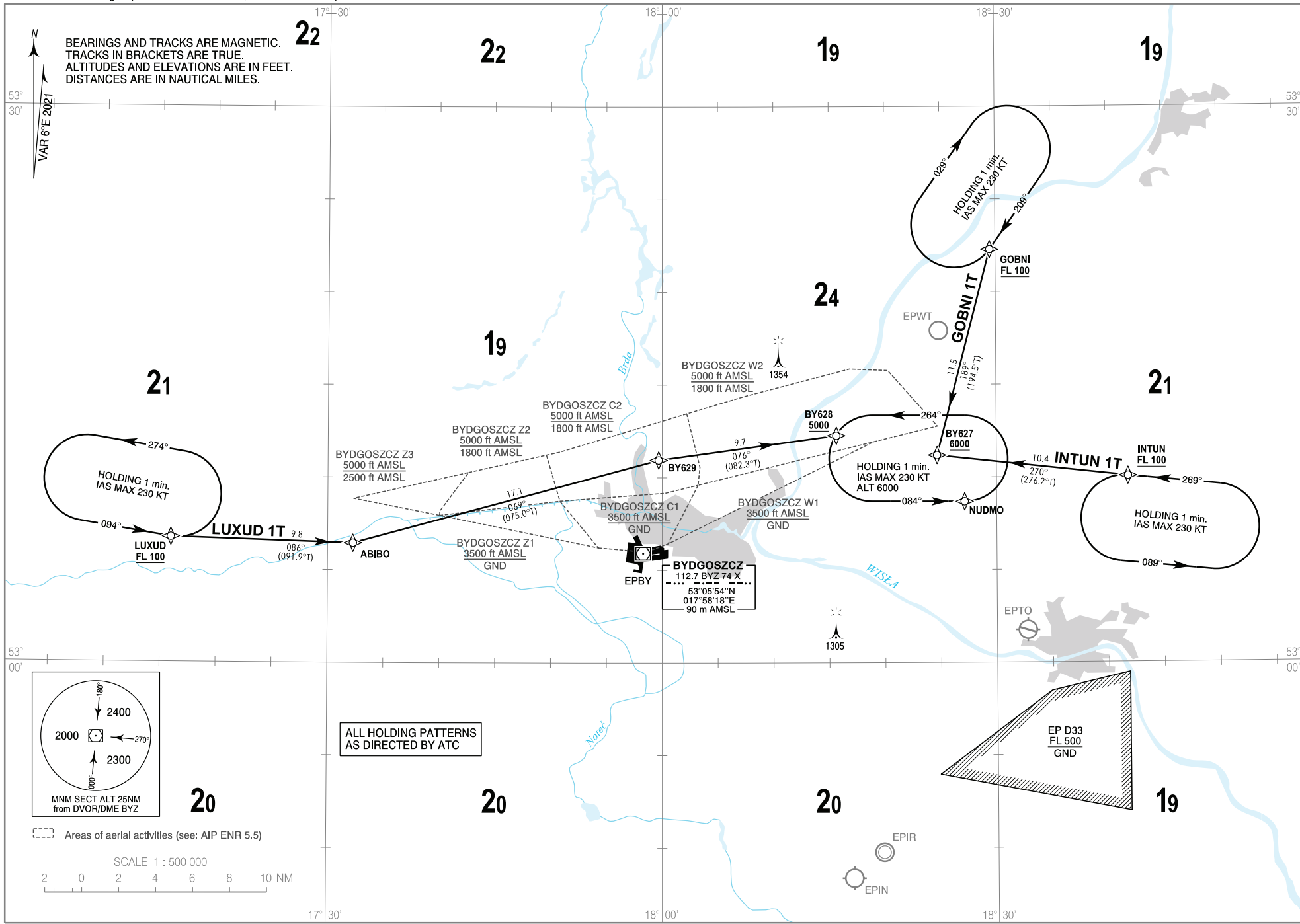
RNP 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Bydgoszcz TOWER 131.005
Bydgoszcz INFORMATION 131.005
ATIS 129.330

Bydgoszcz
RWY 26

Correction: AMA changed (BTN 53°30'N - 54°00'N, 17°00'E - 17°30'E).



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.

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 gołęń 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**

Sygnały 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

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.

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

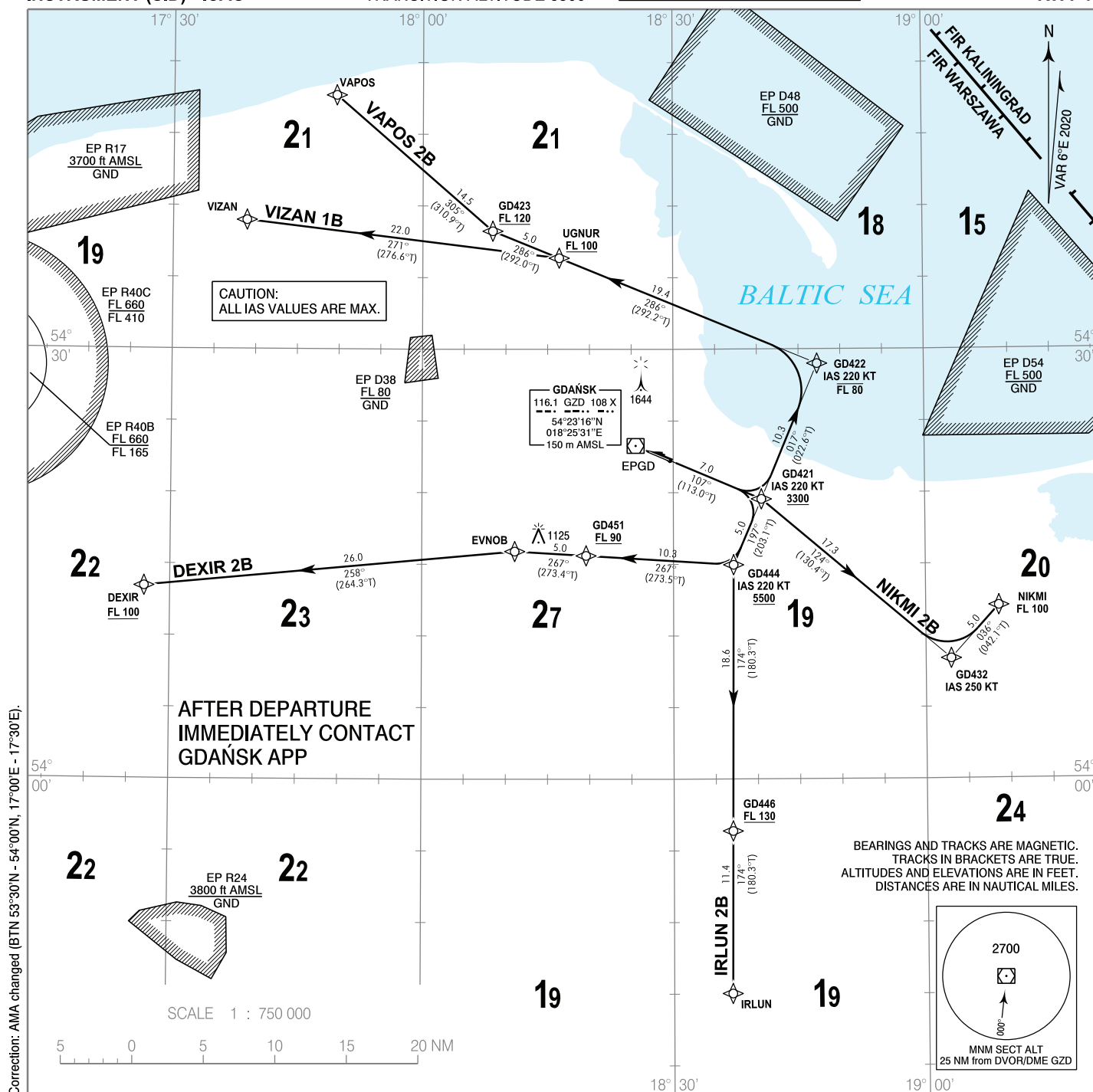
NIL

EPGD AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
2.21.1	PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE Ze względu na ograniczenia hałasu na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych: Odloty (H24) 1. RWY 29 2. RWY 11 Zmniejszenie uciążliwości hałasu nie może być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach: a) 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; b) przy lądowaniu w warunkach, gdy pułap chmur jest niższy niż 150 m nad wzniesieniem lotniska albo do startu lub lądowania, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1900 m; c) kiedy został zgłoszony lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty; d) gdy składowa wiatru boczny, włączając poryw, przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylny, włączając poryw, przekracza 9 km/h (5 kt). Odstępstwa od powyższych zasad będą stosowane tylko w przypadkach zagrożenia, w celu skrócenia trasy dolotu.	NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS Due to noise abatement requirements the following preferential RWY system is in force at GDAŃSK Lech Walesa aerodrome: Departures (H24) 1. RWY 29 2. RWY 11 Noise abatement shall not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances: a) if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water or mud, rubber, oil or other substances; b) 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; c) when windshear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure; d) 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). Exceptions to the above rules will be applied only in emergency situations for reducing the arrival route.
2.21.2	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU 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.	NOISE ABATEMENT PROCEDURES 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.

RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Gdańsk APPROACH	127.280, 133.660
Gdańsk GROUND	131.330
Gdańsk TOWER	118.105

GDAŃSK Lech Walesa
RWY 11

1. RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved a/c. The following restriction apply: a/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
2. All a/c which can not follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start-up. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
4. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
5. A/c unable to achieve SID profile restrictions must request non-standard departure from ATC before start-up.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

Set the transponder to 7600.

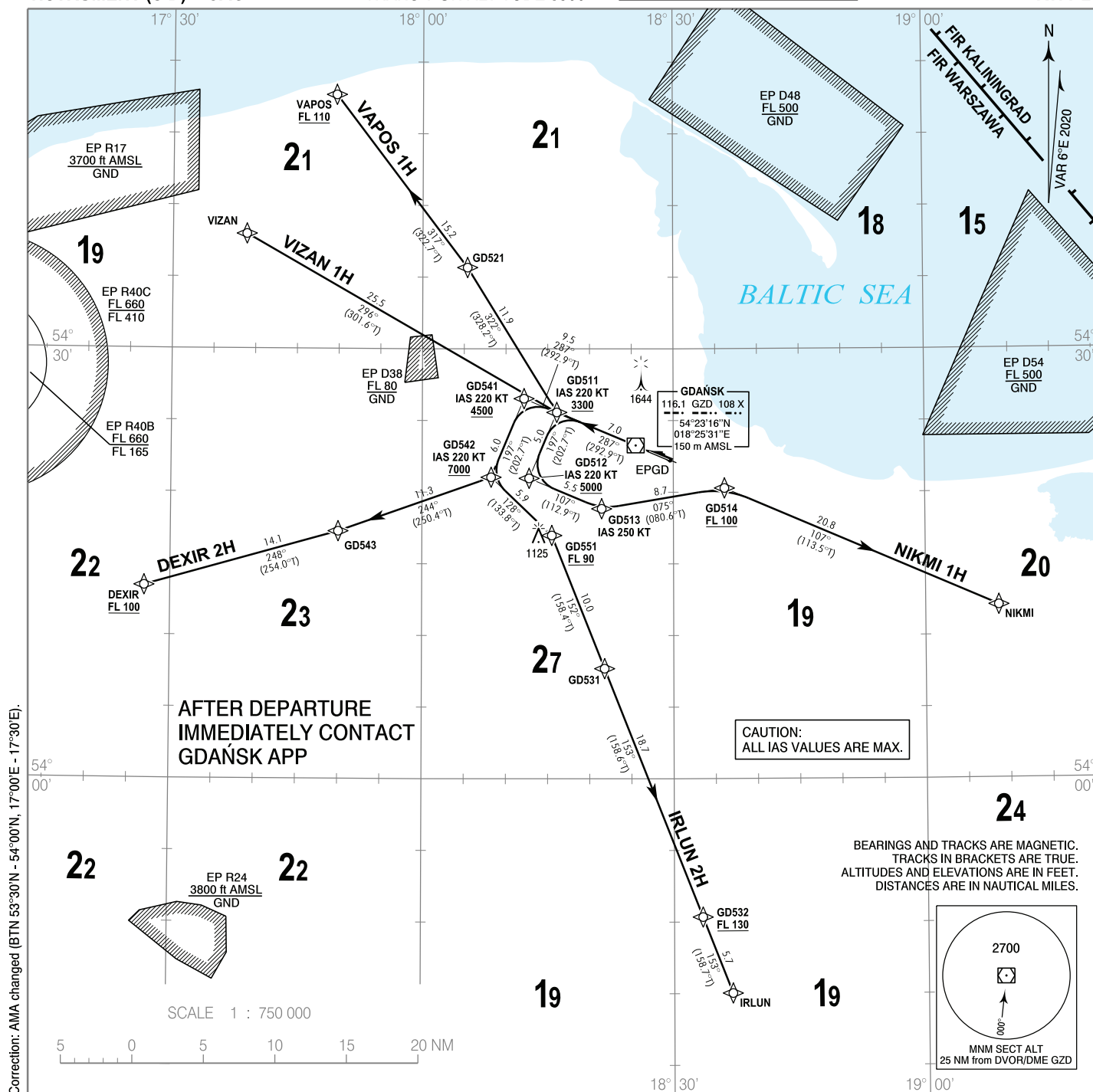
If the climbing clearance did not include a time or geographical limit, maintain for 7 minutes the level and speed cleared by ATC, then continue in accordance with the FPL.

If the a/c was radar vectored, continue for 3 minutes on the assigned heading, then proceed in the most direct manner to the last SID point, climbing to the FPL flight level.

RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Gdańsk APPROACH	127.280, 133.660
Gdańsk GROUND	131.330
Gdańsk TOWER	118.105

GDAŃSK Lech Walesa
RWY 29

1. RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved a/c. The following restriction apply: a/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
2. All a/c which can not follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start-up. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
4. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
5. A/c unable to achieve SID profile restrictions must request non-standard departure from ATC before start-up.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

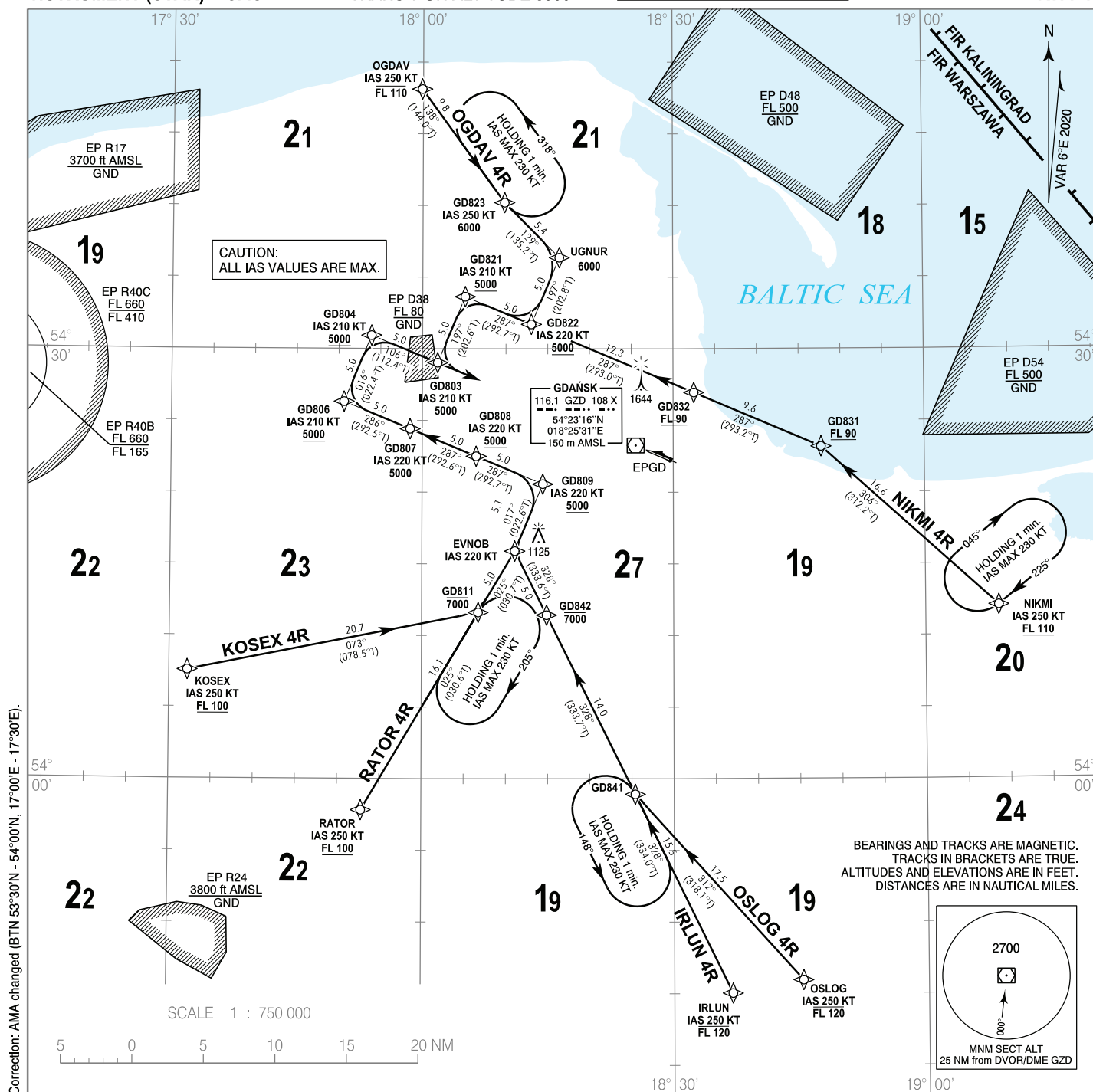
Set the transponder to 7600.

If the climbing clearance did not include a time or geographical limit, maintain for 7 minutes the level and speed cleared by ATC, then continue in accordance with the FPL.

If the a/c was radar vectored, continue for 3 minutes on the assigned heading, then proceed in the most direct manner to the last SID point, climbing to the FPL flight level.

RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Gdańsk APPROACH 127.280, 133.660
Gdańsk TOWER 118.105
ATIS 129.630GDAŃSK Lech Walesa
RWY 11

1. RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved a/c. The following restriction apply: a/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
2. All a/c which can not follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved a/c.
4. Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
5. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT

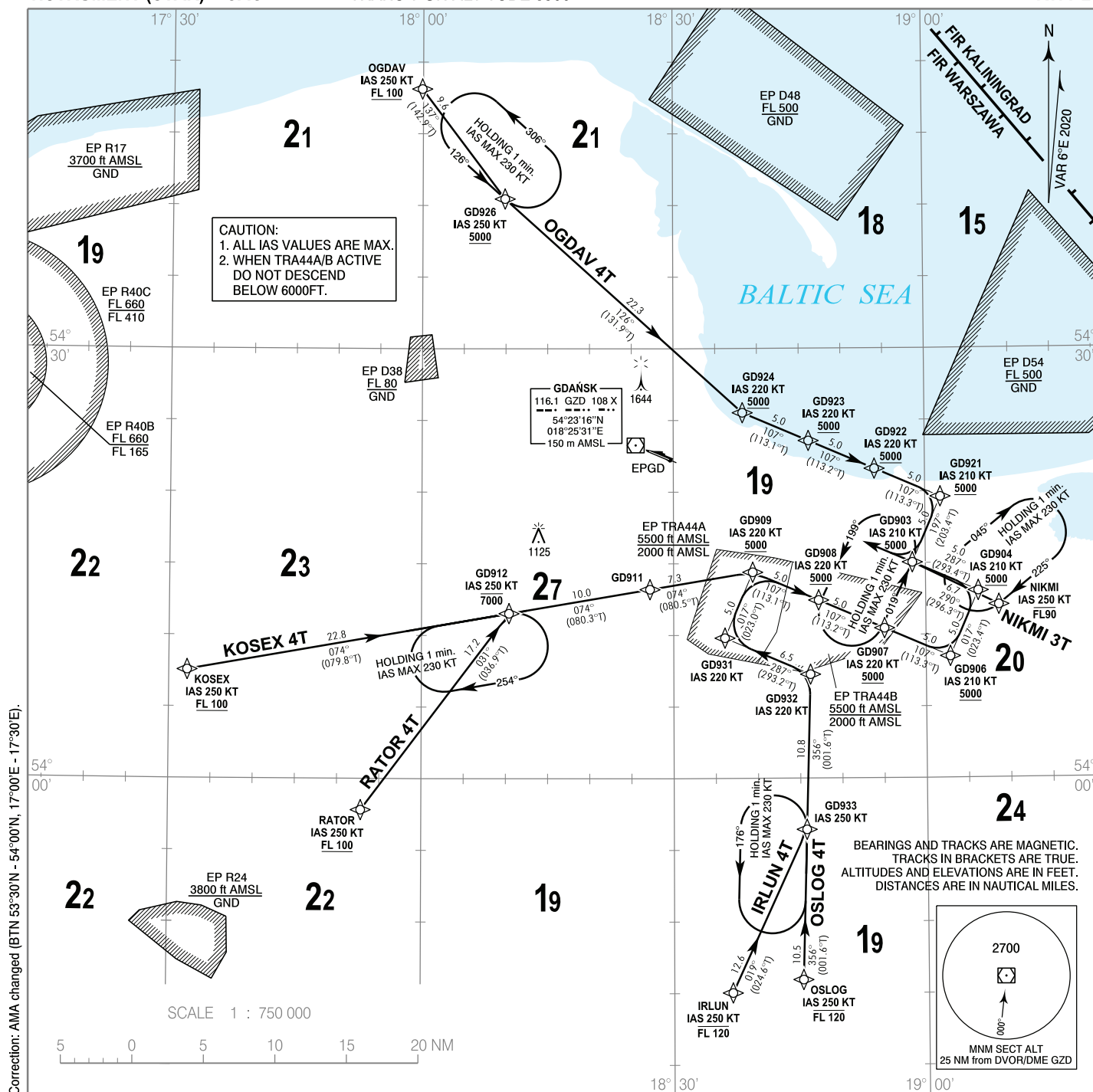
- a) If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and follow the assigned STAR, then execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be performed after 2 minutes from setting 7600, in accordance with the vertical restrictions specified on the chart.
- b) If a STAR was assigned, the flight crew acknowledged it and vectoring was initiated, set the transponder to 7600 and continue for 2 minutes (from setting 7600) on the assigned heading and at the last assigned and acknowledged altitude. Thereafter continue directly to the FAF/FAP, execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be carried out in accordance with the vertical restrictions specified on the chart.
- c) If no STAR was assigned, set the transponder to 7600 and continue in accordance with the FPL. Thereafter execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be performed in accordance with the vertical restrictions specified on the chart.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT

Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed to DVOR/DME GZD. Over GZD descend to 4000 ft AMSL and then proceed to REP UVRIK (IF) VOR RWY 11 (R 287° MAG / D 10.0 NM DVOR/DME GZD) or REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 and VOR RWY 29 (R 107° MAG / D 16.0 NM DVOR/DME GZD). Thereafter execute approach and land on the most convenient RWY depending on the wind direction and other conditions (ILS, VOR RWY 29 or VOR RWY 11).

RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Gdańsk APPROACH 127.280 133.660
Gdańsk TOWER 118.105
ATIS 129.630GDAŃSK Lech Walesa
RWY 29

1. RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved a/c. The following restriction apply: a/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
2. All a/c which can not follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved a/c.
4. Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
5. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT

- a) If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and follow the assigned STAR, then execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be performed after 2 minutes from setting 7600, in accordance with the vertical restrictions specified on the chart.
- b) If a STAR was assigned, the flight crew acknowledged it and vectoring was initiated, set the transponder to 7600 and continue for 2 minutes (from setting 7600) on the assigned heading and at the last assigned and acknowledged altitude. Thereafter continue directly to the FAF/FAP, execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be carried out in accordance with the vertical restrictions specified on the chart.
- c) If no STAR was assigned, set the transponder to 7600 and continue in accordance with the FPL. Thereafter execute an (ILS or VOR) approach and land. The descent shall be performed in accordance with the vertical restrictions specified on the chart.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT

Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed to DVOR/DME GZD. Over GZD descend to 4000 ft AMSL and then proceed to REP UVRIK (IF) VOR RWY 11 (R 287° MAG / D 10.0 NM DVOR/DME GZD) or REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 and VOR RWY 29 (R 107° MAG / D 16.0 NM DVOR/DME GZD). Thereafter execute approach and land on the most convenient RWY depending on the wind direction and other conditions (ILS, VOR RWY 29 or VOR RWY 11).

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko KRAKÓW/Balice wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych tom II - Opracowywanie procedur z widocznością i według wskazań przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

2.22.5 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

Loty szkolne w CTR KRAKÓW mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od KRAKÓW TWR.

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

2.22.6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP) POSTANOWIENIA OGÓLNE

W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures in operation".

Na lotnisku EPKK procedury LVP dotyczą jedynie startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO).

Operacje startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO) mogą odbywać się wyłącznie na RWY 25.

Minima operacyjne dla lotniska EPKK wynoszą:

- Start RVR większe bądź równe 350 m (w przypadku LVTO RWY 25).

Operacje startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO) mogą odbywać się dla następujących wartości RVR:

- RVR TDZ większe bądź równe 350 m,
- RVR MID większe bądź równe 350 m,
- RVR END większe bądź równe 350 m.

Operacje startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO) są możliwe jedynie dla statków powietrznych o literze kodu A, B i C.

Podczas obowiązywania LVP, ruch statków powietrznych po płycie postojowej odbywa się wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

Elementy pola ruchu naziemnego dostępne do użytkowania przez statki powietrzne w czasie wykonywania startu (LVTO):

- RWY: 25,
- TWY: A, W3, Z3, Z4, Z5, Z6, B1, B2, B3, B4, B5, B6, F, S, T.

W przypadku wystąpienia przerwania startu lub powrotu z drogi startowej na płytę postojową, statek powietrzny kołuje do końca RWY 25 i opuszcza ją w TWY F, gdzie oczekuje na pojazd FOLLOW ME.

2.22.6.1 Fazy przygotowania do wprowadzenia procedur przy ograniczonej widzialności

Faza przygotowania do wprowadzenia procedur przy ograniczonej widzialności rozpoczyna się, gdy RVR przynajmniej w jednym punkcie pomiarowym zmniejszy się do 800 m.

2.22.6.2 Wprowadzanie procedur przy ograniczonej widzialności

Wprowadzanie procedur przy ograniczonej widzialności następuje, gdy wartość RVR przynajmniej w jednej części pomiarowej RWY zmniejszy się poniżej 550 m.

Informacja o wprowadzeniu LVP jest umieszczana w ATIS i ma treść: „Low visibility procedures in operation”.

2.22.6.3 Odwołanie procedur przy ograniczonej widzialności

Odwołanie procedury przy ograniczonej widzialności następuje, gdy RVR we wszystkich częściach pomiarowych drogi startowej wzrośnie do 600 m lub więcej oraz z tendencją rosnącą.

2.22.6.4 Zawieszenie procedur przy ograniczonej widzialności

Procedury LVP są zawieszane w przypadku zaistnienia na lotnisku zdarzeń mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych, takich jak:

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

TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

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

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

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

GENERAL

During LVP, special ATC procedures will be applied. Flight crews will be informed of the commencement of these procedures via radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures in operation".

At EPKK aerodrome LVP procedures are applicable only to Low Visibility Take Off (LVTO).

Low Visibility Take Off (LVTO) is carried out only on RWY 25.

EPKK aerodrome operations minima are:

- RVR take-off more or equal 350 m (when LVTO RWY 25)

Low Visibility Take Off (LVTO) might be commenced for the following RVR values:

- RVR TDZ more or equal 350 m,
- RVR MID more or equal 350 m,
- RVR END more or equal 350 m.

Low Visibility Take Off (LVTO) is only available for code letter A, B and C aircraft.

During LVP aircraft movement on the apron is to be carried out only under the guidance of a FOLLOW ME vehicle.

Elements of the movement area available for aircraft during Low Visibility Take Off (LVTO):

- RWY: 25,
- TWY: A, W3, Z3, Z4, Z5, Z6, B1, B2, B3, B4, B5, B6, F, S, T.

In case of aborted take-off or return from the RWY to APN, aircraft shall taxi until the end of RWY 25, exit into TWY F and wait for the FOLLOW ME vehicle.

Low Visibility Procedures preparation phase

LVP preparation phase will be commenced when at least one of the RVR reporting positions falls to 800 m.

Initiation of Low Visibility Procedures

LVP will be commenced when at least one of the RVR reporting positions falls below 550 m.

Information about the initiation of LVP is included in ATIS message: "Low visibility procedures in operation".

Termination of Low Visibility Procedures

LVP will be terminated when RVR in all RWY reporting positions increases to 600 m or more with an increasing tendency.

Suspension of Low Visibility Procedures

LVP Procedures are suspended in the event of occurrences that might have an impact on aeronautical operations safety, such as:

- utraty łączności z pojazdem znajdującym się w polu manewrowym;
- stwierdzenia utraty orientacji przez załogę statku powietrznego lub kierującego pojazdem podczas ruchu po polu manewrowym;
- stwierdzenia awarii oświetlenia nawigacyjnego oraz podświetlanych znaków pionowych w polu naziemnego ruchu lotniczego;
- zaistnienia konieczności wyjazdu w pole manewrowe służb technicznych lotniska;
- uzyskania informacji o wystąpieniu lub prawdopodobieństwie wystąpienia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem lub ptakiem;
- zaistnieje inna okoliczność mająca wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności.

Informacja o zawieszeniu LVP jest umieszczana w ATIS i ma treść: „Low visibility procedures suspended”.

- loss of radio communication with a vehicle in the manoeuvring area;
- loss of orientation stated by the aircraft crew or the vehicle driver while moving in the manoeuvring area;
- failure of navigation lights and illuminated mandatory signs in the movement area;
- a necessity for aerodrome technical services to enter the manoeuvring area;
- receiving information of occurrence or the probability of occurrence of an aircraft collision with an animal or a bird;
- other occurrence that might have an impact on the aeronautical operations safety in the low visibility conditions.

Information on LVP suspension is in ATIS message: „Low visibility procedures suspended”.

EPKK AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
Obsługa osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą na zasadach i warunkach określonych w „Oplacie PRM¹⁾” lotniska KRAKÓW/Balice (dostępnej na stronie internetowej www.krakowairport.pl). ¹⁾ Oplata za osoby o ograniczonej sprawności ruchowej na lotnisku KRAKÓW/Balice.	Handling of disabled persons and persons with reduced mobility travelling by air on terms and conditions described in the KRAKÓW/Balice aerodrome document “PRM Charge”¹⁾ (available at www.krakowairport.pl). ¹⁾ Charge for persons with reduced mobility at KRAKÓW/Balice aerodrome.
2.23.1 KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW	FLIGHT SCHEDULE COORDINATION
2.23.1.1 Lotnisko KRAKÓW/Balice począwszy od dnia 29 marca 2020 roku jest lotniskiem koordynowanym (Poziom 3 wg IATA) całodobowo w obu sezonach rozkładowych.	KRAKÓW/Balice aerodrome, as of 29 March 2020, is a coordinated airport (Level 3 according to IATA) 24 hours a day in both schedule seasons.
2.23.1.2 Wykonanie operacji lotniczej na lotnisku KRAKÓW/Balice wymaga wcześniejszego uzyskania przydziału czasu na start lub lądowanie (slotu) od koordynatora rozkładów lotów.	Landing or take-off at KRAKÓW/Balice aerodrome may be carried out only upon assignment of a slot by the flight schedule coordinator.
2.23.1.3 Koordynacją rozkładów lotów objęte są operacje statków powietrznych w lotach IFR oraz VFR, z wyjątkiem lotów statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.	The flight scheduling coordination is applicable to IFR and VFR flights with the exception of state aircraft flights, emergency landings, humanitarian flights and rescue helicopter flights.
2.23.1.4 PANSA Airport Coordination jest powołanym koordynatorem rozkładów lotów dla lotniska KRAKÓW/Balice. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie muszą być kierowane bezpośrednio do PANSA Airport Coordination. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie przez operatorów lotnictwa ogólnego powinny być przygotowane przez agenta handlingowego danego operatora lotniczego na lotnisku. PANSA Airport Coordination, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa E-mail (zgłoszenia slotowe w formacie SCR lub GCR): scr@pansa-coord.org E-mail (ogólne zapytania): slot@pansa.pl Telefon: +48-603-413-092 Strona internetowa: https://www.pansa.pl/en/airport-coordination/ Godziny pracy koordynatora: MON SUN: 0600 – 1800 (0500 - 1700) UTC Poza godzinami pracy koordynatora także do wiadomości: ooh@pansa.pl	PANSA Airport Coordination is the appointed flight scheduling coordinator for KRAKÓW/Balice aerodrome. Slot requests shall be submitted directly to PANSA Airport Coordination. Slot requests of General Aviation operators shall be prepared by a handling agent of a given aircraft operator at the aerodrome. PANSA Airport Coordination, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa E-mail (slot requests in SCR or GCR format): scr@pansa-coord.org E-mail (general queries): slot@pansa.pl Phone: +48-603-413-092 Website: https://www.pansa.pl/en/airport-coordination/ Coordinator's working hours: MON SUN: 0600 – 1800 (0500 - 1700) UTC Outside the coordinator's working hours also send a copy to: ooh@pansa.pl
2.23.1.5 Przydział slotów odbywa się zgodnie z przepisami Rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty oraz zgodnie z zasadami i terminami określonymi w IATA Worldwide Airport Slot Guidelines.	Slot allocation is carried out in accordance with the provisions of the Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports and in compliance with the rules and dates specified in IATA Worldwide Airport Slot Guidelines.
2.23.1.6 Przydział czasu na start lub lądowanie podlega opłacie na rzecz koordynatora rozkładów lotów, w wysokości określonej przed każdym sezonem lotów i publikowanej na stronach Urzędu Lotnictwa Cywilnego, koordynatora rozkładów lotów i portu lotniczego.	Slot allocation shall be subject to the payment of a fee to the flight scheduling coordinator at the rates decided before each scheduling season and published on Civil Aviation Authority's, flight scheduling coordinator's and airport's websites.
2.23.2 ZEZWOLENIE NA PARKOWANIE SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH NA PŁYCIE WOJSKOWEJ	PERMISSION FOR MILITARY AEROPLANES TO PARK ON THE MILITARY APRON

Częstotliwość agenta obsługi naziemnej: 131.415 MHz Znak wywoławczy: „WELCOME HANDLING” Pelen zakres usług za wyjątkiem obsługi materiałów niebezpiecznych wysokiego ryzyka oraz materiałów radioaktywnych. STAR EXECUTIVE Handling & Support Group Sp. z o.o. ul. Leopolda Staffa 7, 41-215 Sosnowiec Tel. kom.: +48-602-258-082 (H24) +48-608-444-507 E-mail: ops@starexecutive.aero handling@starexecutive.aero training@starexecutive.aero Dostawcy paliw: <u>Air BP Aramco Polska Sp. z o.o.</u> al. Grunwaldzka 472B 80-309 Gdańsk Tel. kom.: +48-514-894-192, +48-514-894-166 E-mail: dystrybucja.katowice@airbparamco.com WWW: www.airbparamco.com Godziny pracy: 0500-2100 (0400-2000) UTC¹⁾ Akceptowalne są następujące formy płatności: 1. Karty płatnicze: VISA, VISA Electron, MasterCard, MasterCard Electronic, Maestro, Diners Club, JCB; 2. Karty paliwowe: AirBP. <u>ORLEN Aviation Sp. z o.o.</u> ul. J. Gordona Bennetta 2 02-159 Warszawa Tel. kom.: +48-723-633-355 E-mail: filia.ktw@orlen.pl WWW: www.orlenaviation.pl Godziny pracy: 24H/7 Poza podanymi godzinami tankowanie możliwe po skontaktowaniu się z danym operatorem paliwowym 6 HR przed planowaną operacją. ¹⁾ - patrz GEN 2.1.	Handling agent frequency: 131.415 MHz Call-sign: „WELCOME HANDLING” A full range of services, except for the handling of high-risk dangerous goods and radioactive materials. STAR EXECUTIVE Handling & Support Group Sp. z o.o. ul. Leopolda Staffa 7, 41-215 Sosnowiec Mobile: +48-602-258-082 (H24) +48-608-444-507 E-mail: ops@starexecutive.aero handling@starexecutive.aero training@starexecutive.aero Fuel suppliers: <u>Air BP Aramco Polska Sp. z o.o.</u> al. Grunwaldzka 472B 80-309 Gdańsk Mobile: +48-514-894-192, +48-514-894-166 E-mail: dystrybucja.katowice@airbparamco.com WWW: www.airbparamco.com Operational hours: 0500-2100 (0400-2000) UTC¹⁾ The following forms of payment are accepted: 1. Payment cards: VISA, VISA Electron, MasterCard, MasterCard Electronic, Maestro, Diners Club, JCB; 2. Fuel carnets: AirBP. <u>ORLEN Aviation Sp. z o.o.</u> ul. J. Gordona Bennetta 2 02-159 Warszawa Mobile: +48-723-633-355 E-mail: filia.ktw@orlen.pl WWW: www.orlenaviation.pl Operational hours: 24H/7 Outside given hours fuelling available after prior consultation with fuel operators 6 HR before planned flights. ¹⁾ - see GEN 2.1.
---	--

EPKT AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
1.	Hotele Hotele i ośrodki turystyczne w pobliżu lotniska (odległość do 12 km).	Hotels Hotels and tourist centres in the vicinity of the aerodrome (up to 12 km).
2.	Restauracje Restauracje, bufety na lotnisku.	Restaurants Restaurants, snack-bars at the aerodrome.
3.	Środki transportu Autobusy linii lotniczych, autobusy miejskie, taksówki, wypożyczalnie samochodów.	Transportation Airline bus shuttles, municipal buses, taxi, car rentals.
4.	Pomoc medyczna Punkt pierwszej pomocy medycznej na lotnisku. Szpitale w pobliżu lotniska (do 20 km).	Medical facilities First-aid room at the aerodrome. Hospitals in the vicinity of the aerodrome (distance up to 20 km).
5.	Usługi bankowe i pocztowe Bank, kantory wymiany walut, bankomat, poczta.	Bank and Post office Bank, exchange offices, cash dispenser, post office.
6.	Informacja turystyczna NIL	Touristic office NIL
7.	Uwagi Urządzenie Ambulift dla niepełnosprawnych ruchowo pasażerów.	Remarks Ambulift device for disabled passengers.

EPKT AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWOŻAROWE	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 8 ICAO (CAT 10 O/R)	Aerodrome category for fire fighting CAT 8 ICAO (CAT 10 O/R)
2.	Wypożyczenie ratownicze Pojazdy ratowniczo-gaśnicze – 5, ambulans – 1, ruchome stanowisko dowodzenia, sprzęt ratownictwa technicznego, ruchomy magazyn medyczny z wyposażeniem dla około 150 poszkodowanych.	Rescue equipment Fire and rescue vehicles – 5, ambulance – 1, mobile command post, technical rescue equipment, mobile medical store with equipment for approximately 150 injured persons.

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
08	3200 m / 15 m	FM 0-2300: W FM 2300-2900: R/W FM 2900-3200: R LIH	3200 m / 50 m	FM 0-2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y LIH	R	NIL
26	3200 m / 15 m	FM 0-2300: W FM 2300-2900: R/W FM 2900-3200: R LIH	3200 m / 50 m	FM 0-320 m: R FM 320-2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y LIH	R	NIL
Uwagi			Remarks			
1. Dla RWY 08 brak świateł SWY 2. RCL, RENL, REDL, THR LGT oraz TDZ LGT są wyposażone w diody elektroluminescencyjne (LED). 3. Światła stref podejścia są wyposażone w lampy typu halogen			1. No SWY lights at RWY 08. 2. RCL, RENL, REDL, THR LGT and TDZ LGT are equipped with light emitting diode (LED) lights. 3. Approach lights are equipped with halogen lamps.			

EPKT AD 2.15	INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz mapa AD 2 EPKT 1-1-1.	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT LDI: NIL / Anemometer: see chart AD 2 EPKT 1-1-1.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania 1. Krawędziowe - wszystkie TWY z wyjątkiem części przylegających do płyt postojowych na TWY E0, E2, E3, H1. 2. Światła linii centralnych - TWY B, E0, E1, E2, E3, H2, L, N, T oraz S - od RWY do poprzeczek zatrzymania. 3. Światła wykołowania z płaszczyzny do odladzania - APN 2 (De-icing).	TWY edge and centre line lighting 1. Edge - all TWYs except for portions adjacent to APNs on TWYs E0, E2, E3, H1. 2. Centre line - TWYs B, E0, E1, E2, E3, H2, L, N, T and S - between RWY and stop bars. 3. De-icing facility exit lights - APN 2 (De-icing).
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania Zasilanie rezerwowe dla wszystkich świateł na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 sek.).	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 sec).
5.	Uwagi TWY posiadają jednostki świetlne wyposażone w diody elektroluminescencyjne (LED).	Remarks TWYs light units are equipped with light emitting diode (LED) lights.

EPKT AD 2.16	STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW	HELICOPTER LANDING AREA
1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy NIL	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation NIL
2.	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft) NIL	TLOF and/or FATO elevation (ft) NIL
3.	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie NIL	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking NIL
4.	Azymuty geograficzne FATO NIL	True BRGs of FATO NIL
5.	Rozporządzalne długości deklarowane NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi Procedury dla śmigłowców: patrz punkt EPKT AD 2.22.4.	Remarks Helicopter procedures: see point EPKT AD 2.22.4.

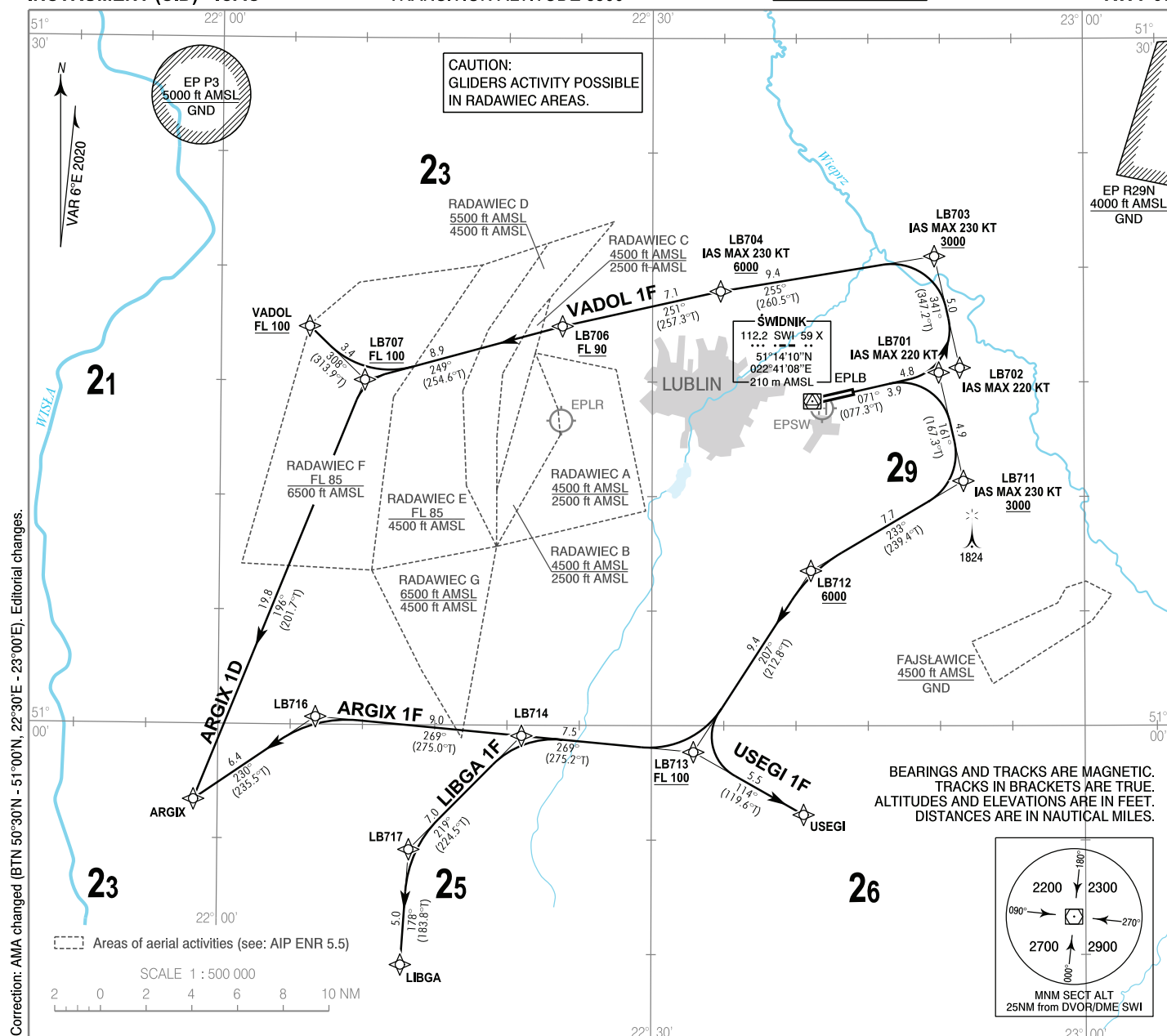
Kraków APPROACH	121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER	129.255

[illegible]

POINT ID	POINT ID FPL	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
BRAVO	EPKTB	50°15'53"N	019°26'05"E	Bukowno town
CHARLIE	EPKTC	50°37'25"N	018°50'10"E	Koszęcin town
GOLF	EPKTG	50°24'13"N	019°03'18"E	Rogoźnik town - water reservoir - eastern end
HOTEL	EPKTH	50°19'05"N	019°14'14"E	Strzemieszyce town - junction of S1 and 94 roads
INDIA	EPKKI	50°09'00"N	019°38'00"E	Krzeszowice town - mine, north of the city
JULIETT	EPK TJ	50°40'18"N	019°12'18"E	Pora town - artificial lake
NOVEMBER	EPKTN	50°29'50"N	019°04'45"E	Church in Zendek town
TANGO	EPKTT	50°21'14"N	018°51'59"E	Bytom Karb, intersection of roads E40 and 94
WHISKEY	EPK TW	50°35'00"N	019°03'30"E	Woźniki town - intersection
X-RAY	EPKTX	50°27'14"N	019°04'53"E	Pyrzowice town - intersection of roads S1 and 913

Lublin TOWER 136.430

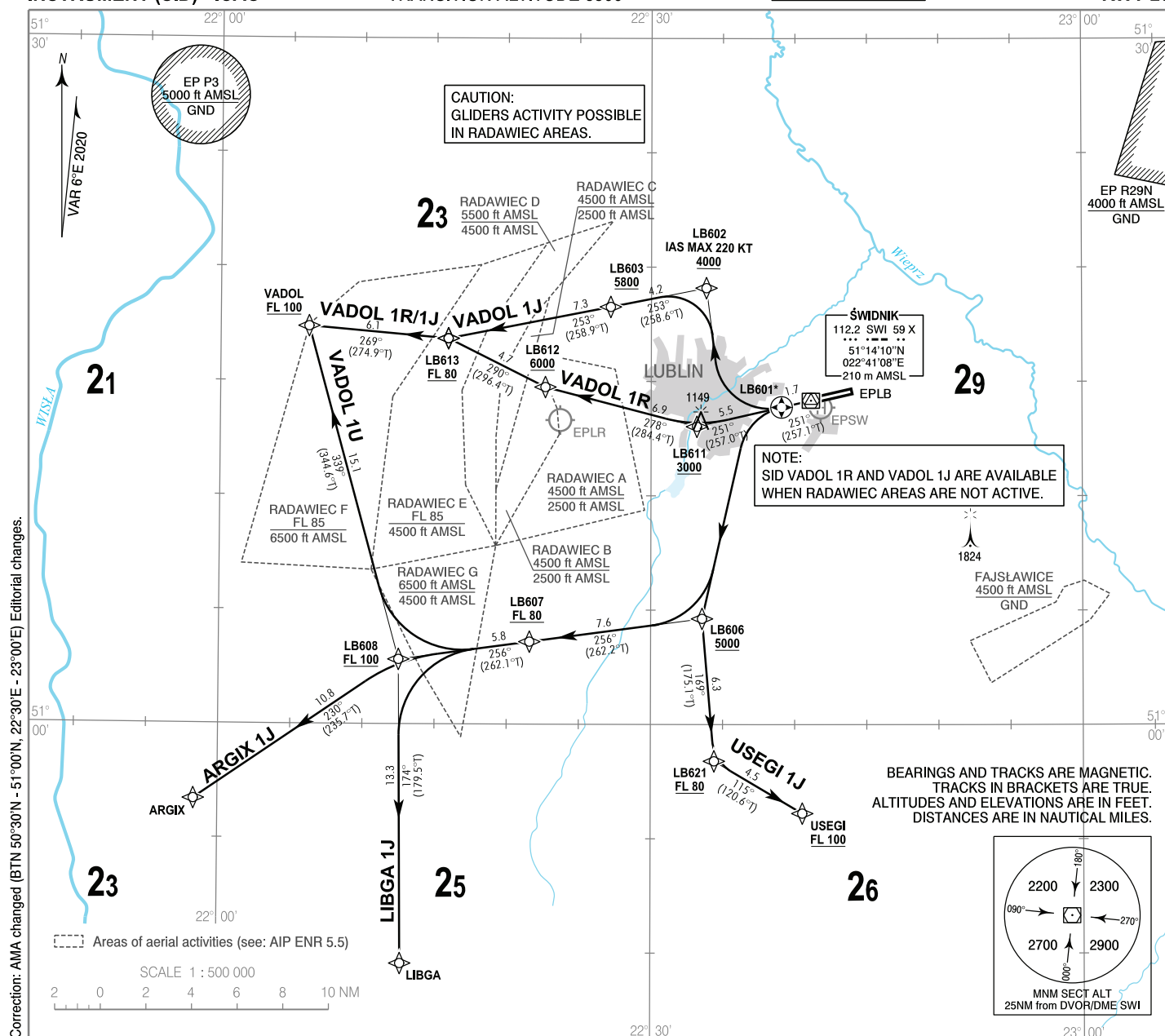
Lublin
RWY 07



RNP 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Lublin TOWER 136.430

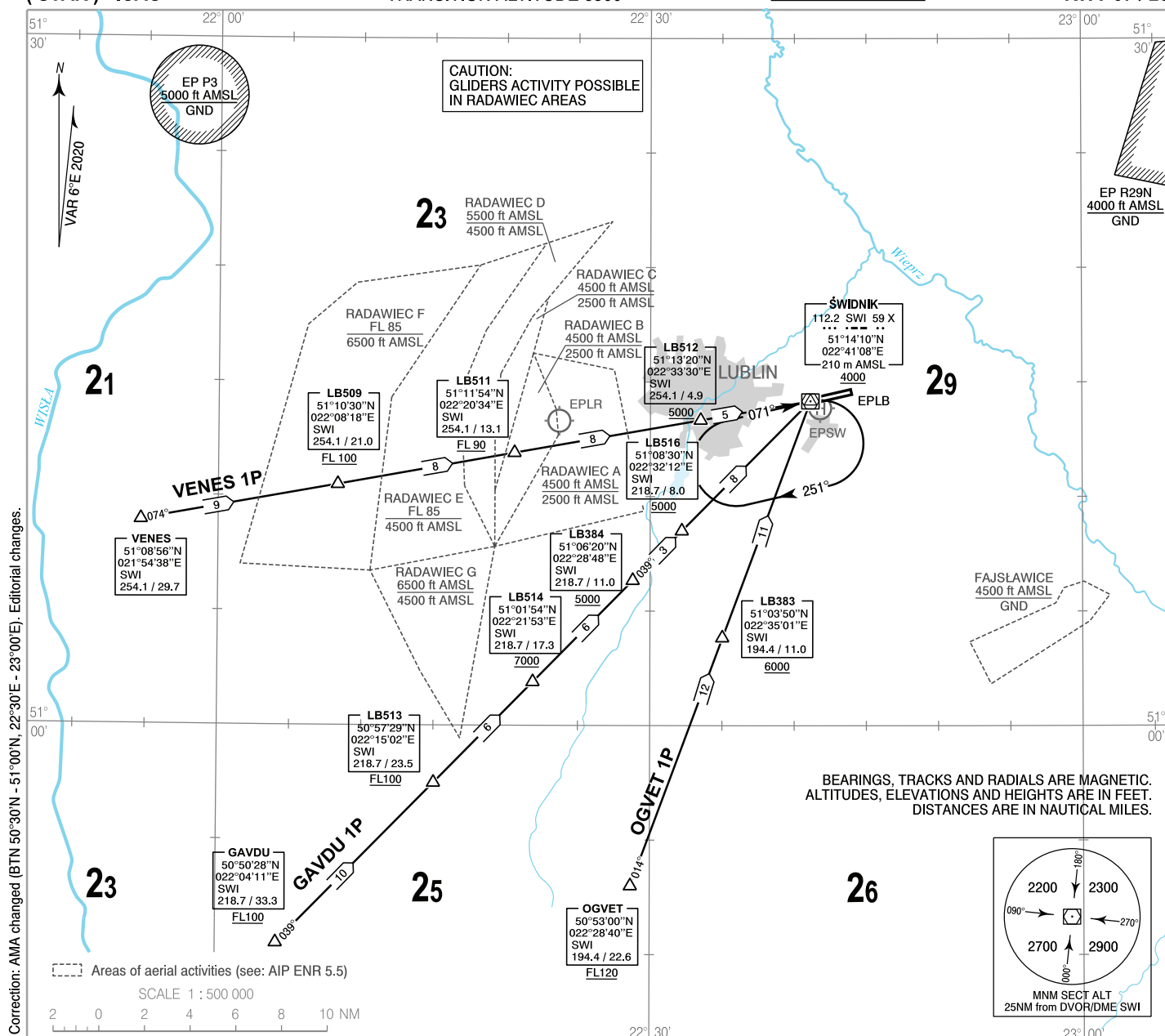
Lublin
RWY 25

* IAS max 200 kt for SID VADOL 1J

IAS max 220 kt for SID LIBGA 1J, ARGIX 1J, VADOL 1U, USEGI 1J

Lublin TOWER 136.430

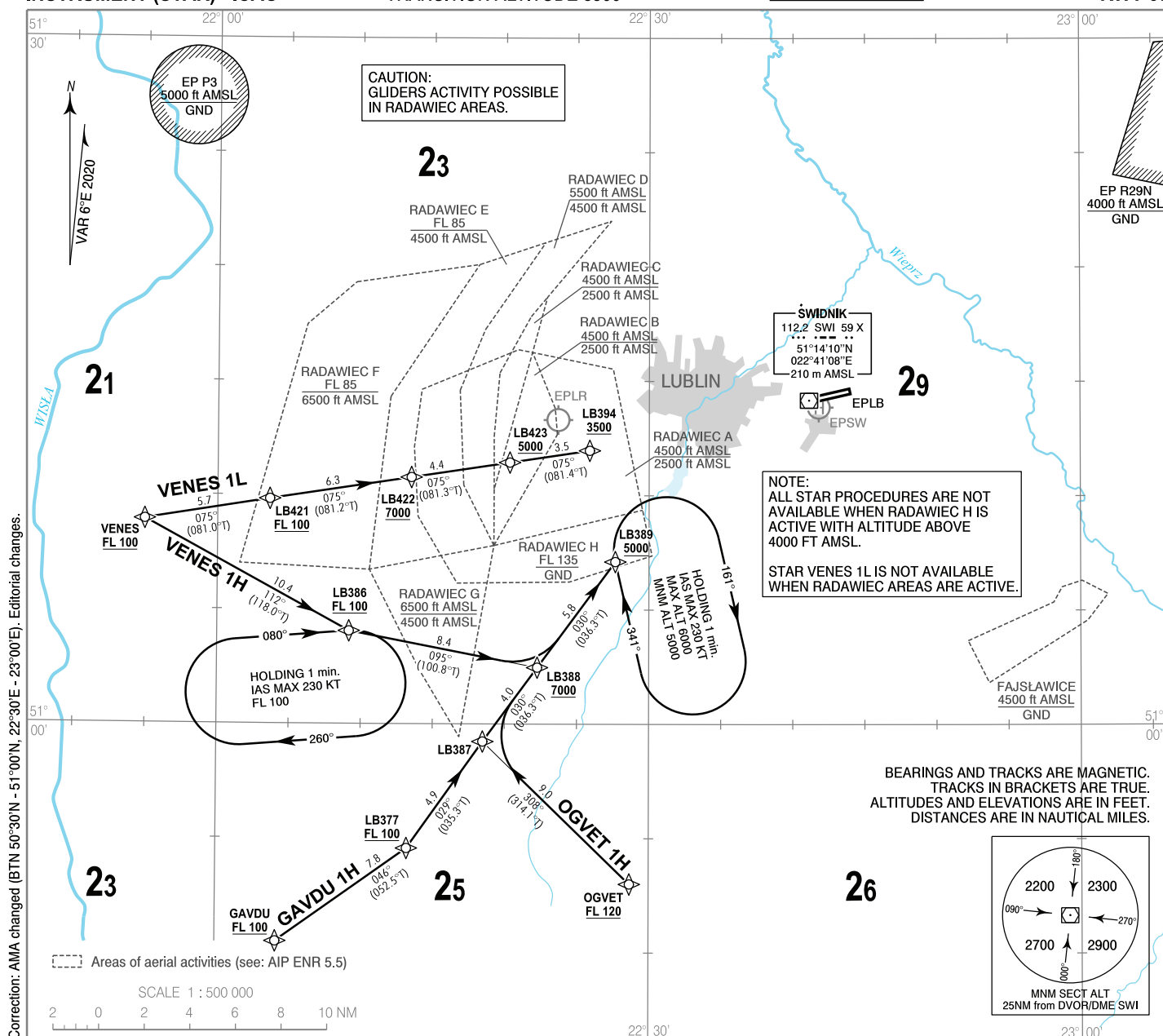
Lublin
RWY 07 / 25



RNP 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

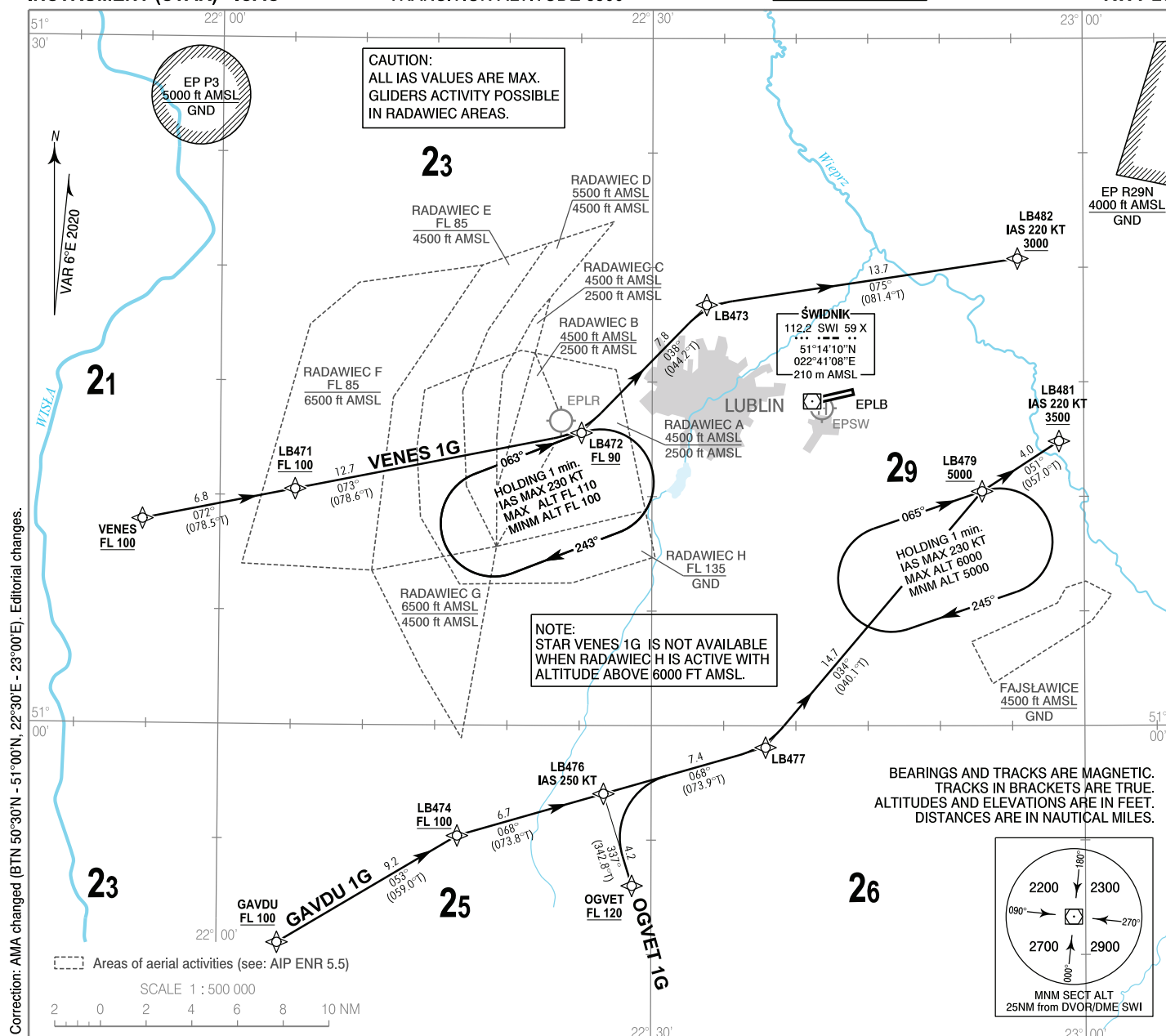
TRANSITION ALTITUDE 6500

Lublin TOWER 136.430

Lublin
RWY 07

Lublin TOWER 136.430

Lublin
RWY 25



Tankowanie ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Tel.: +48-24-286-8057 Tel. kom.: +48-695-780-403 E-mail: dlwmi@orlen.pl Filia.WMI@orlen.pl WWW: www.orlenaviation.pl Akceptowane są następujące formy płatności za paliwo: <u>AVGAS:</u> karty kredytowe i płatnicze: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; <u>Jet A-1:</u> a) karty kredytowe i płatnicze: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; b) karty paliwowe: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS.	Fuelling ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. gen. Wiktora Thommee 1a 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki Phone: +48-24-286-8057 Mobile: +48-695-780-403 E-mail: dlwmi@orlen.pl Filia.WMI@orlen.pl WWW: www.orlenaviation.pl The following forms of payment for fuel are accepted: <u>AVGAS:</u> credit and payment cards: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; <u>Jet A-1:</u> a) credit and payment cards: Master Card, VISA, VISA Electron, Diners Club, JCB; b) fuel carnets: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS.
---	---

EPMO AD 2.5	ULATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
1.	Hotele W mieście.	Hotels In the city.
2.	Restauracje W mieście, bufety w terminalu pasażerskim.	Restaurants In the city, snack-bars in the passenger terminal.
3.	Środki transportu Taksówki, komunikacja miejska (PKS).	Transportation Taxi, municipal transport: Polish bus transport operator (PKS).
4.	Pomoc medyczna Pierwsza pomoc na lotnisku.	Medical facilities First aid at the aerodrome.
5.	Usługi bankowe i pocztowe W mieście, bankomat i kantor wymiany walut w terminalu pasażerskim.	Bank and Post office In the city, cash dispenser and exchange office in the passenger terminal.
6.	Informacja turystyczna NIL	Tourist office NIL
7.	Uwagi Informacja Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin Sp. z o.o. Tel.: +48-22-346-4363 Infolinia: +48-801-801-880 +48-22-315-1880 (dla dzwoniących z telefonów komórkowych i z zagranicy)	Remarks Information for passengers Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. Phone: +48-22-346-4363 Callcentre: +48-801-801-880 +48-22-315-1880 (if calling on a mobile phone or from abroad)

EPMO AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWOŻAROWE	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 7 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 7 ICAO
2.	Wyposażenie ratownicze Pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 3 samochód operacyjny - ruchome stanowisko kierowania - 1 ambulans - 1 łódź ratownicza - 1.	Rescue equipment Rescue and firefighting vehicles - 3 operational vehicle - movable control post - 1 ambulance -1 rescue boat - 1.
3.	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych Maksymalnie do MTOW 5700 kg. Ciągniki; Poduszki pneumatyczne.	Capability for removal of disabled aircraft Up to MTOW of 5700 kg. Tractors; Air cushions.
4.	Uwagi Tel.: +48-22-346-4545 +48-22-346-4548 Tel. kom.: +48-508-652-083 E-mail: lsrg@modlinairport.pl	Remarks Phone: +48-22-346-4545 +48-22-346-4548 Mobile: +48-508-652-083 E-mail: lsrg@modlinairport.pl

EPMO AD 2.7	OCENA WARUNKÓW NA DRODZE STARTOWEJ I RAPORTOWANIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA	RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN
1.	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania zestaw do odśnieżania (plug, szczotka, dmuchawa) - 8, plug na ciągniku rolniczym - 3, plug wirnikowy - 2, rozsiadawnik - 3, opryskiwacz - 3.	Type(s) of clearing equipment snow removal set (plough, runway sweeper, blower) - 8, tractor-mounted snow plough - 3, rotary plough - 2, spreader - 3, sprayer - 3.

Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku WARSZAWA/Modlin powinni stosować własne procedury ograniczenia hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego, w celu zmniejszenia poziomu hałasu lotniczego w bezpośredniej okolicy lotniska.

W przypadku braku własnych procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego zaleca się aby odloty z lotniska WARSZAWA/Modlin wykonywać wg przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP 1), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej – Operacje statków powietrznych, tom I – Procedury lotu, część I, dział 7.

2.21.3 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (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, zgodne z publikowanymi procedurami i instrukcjami ATC.

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

TECHNIKA CDA:

- 1) Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemienia.
- 2) Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.
- 3) Na oraz przed pozycją z wiatrem utrzymywać czystą konfigurację statku powietrznego z wyjątkiem sytuacji, w których nie jest to możliwe np. ze względu na osiągi statku powietrznego lub instrukcje ATC.

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

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

Operators of aircraft conducting flight operations at WARSZAWA/Modlin aerodrome shall follow own noise abatement procedures for the aircraft type to reduce noise level in areas adjacent to the aerodrome.

If no noise abatement procedures for the aircraft type are available, it is advised that departures from WARSZAWA/Modlin aerodrome are conducted using the example procedure of noise abatement take-off climb (NADP 1), in accordance with Appendix to Chapter 3 of ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations, Vol. I – Flight Procedures, Part I, Section 7.

CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

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

The aim for a CDA is to assist pilots to optimize aircraft approach profiles in order to reduce noise impact on the ground and, where possible, reduce fuel use and gaseous emissions.

CDA TECHNIQUE:

- 1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
- 2) Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
- 3) At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

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

- 25 track miles to touchdown, when ready descend.
- expect base leg after/before/between WPT.
- expect full procedure.

EPMO AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
2.22.1	PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA WARSZAWA DLA LOTNISKA WARSZAWA/MODLIN W TMA WARSZAWA obowiązuje następująca ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych lądujących na lotnisku WARSZAWA/Modlin: Jeśli właściwy organ kontroli ruchu lotniczego nie przekazał innych instrukcji, prędkości na punktach wlotowych do TMA WARSZAWA są opublikowane na mapach STAR EPMO. Następnie należy redukować prędkość zgodnie z ograniczeniami prędkości pokazanymi na mapach RNAV 1: STAR 08 AD 2 EPMO 5-3-1-0, STAR 26 AD 2 EPMO 5-3-2-0; redukować prędkość do 250 kt IAS oraz 220 kt IAS. W przypadku niemożności zredukowania prędkości według powyższej procedury załoga statku powietrznego powinna natychmiast powiadomić organ ATC. Procedurę ograniczenia prędkości załogi statków powietrznych winny stosować bez dodatkowego przypominania ze strony organów ATC.	SPEED REDUCTION PROCEDURE WITHIN WARSZAWA TMA FOR WARSZAWA/MODLIN AERODROME The following general speed reduction procedure is mandatory in the WARSZAWA TMA for aircraft landing at WARSZAWA/Modlin aerodrome: If an appropriate ATC unit did not instruct otherwise, WARSZAWA TMA entry points speed is depicted on EPMO STAR charts. Then reduce speed according to speed limitations shown on RNAV 1 charts: STAR 08 AD 2 EPMO 5-3-1-0, STAR 26 AD 2 EPMO 5-3-2-0; reduce speed to 250 kt IAS and 220 kt IAS. In case of inability to reduce speed in accordance with the procedure described above, aircraft crew shall notify the ATC unit immediately.
2.22.3	LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE Loty szkolne w CTR WARSZAWA/Modlin oraz w TMA WARSZAWA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC. Loty techniczne, w tym obloty komisyjne w CTR WARSZAWA/Modlin i/lub TMA WARSZAWA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.	TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS Training flights within the WARSZAWA/Modlin CTR and within the WARSZAWA TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions. Technical flights including inspection flights within the WARSZAWA/Modlin CTR and/or WARSZAWA TMA may be conducted after they have been notified by phone to the relevant ATC unit and after receiving instruction from the ATC unit.
2.22.4	PROCEDURY DLA LOTÓW IFR W TMA WARSZAWA zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania.	PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS Within the WARSZAWA TMA radar approach control service is provided.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA WARSZAWA podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC – patrz strona ENR 6.7.4-0.

W TMA WARSZAWA wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotnisk Chopina w Warszawie i WARSZAWA/Modlin. Procedury RNAV STAR obejmują również segment początkowy i pośredni procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 11, 15, 29 oraz 33 dla lotniska Chopina w Warszawie oraz RWY 08, 26 dla WARSZAWA/Modlin i kończą się w FAF/FAP.

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

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

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

W miarę możliwości ATC zapewnią 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.

Dla kierunków RWY 08/26 EPMO punkty taktycznego wektorowania umiejscowione są 1,5 NM przed FAF. Punkty te mogą zostać użyte jedynie na prośbę/za zgodą załogi statku powietrznego.

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

Statki powietrzne odlatające z lotniska EPMO przez SID EVINA, których planowany poziom przelotu jest poniżej FL 180 powinny składać plan lotu z pominięciem restrykcji wysokościowych na REP NIPUS. Załogi powinny zgłaszać do ATC niestandardowy odlot przed uruchomieniem.

Przy pierwszym kontakcie radiowym na częstotliwości TWR MODLIN (123,930 MHz) wszystkie statki powietrzne mają obowiązek zgłosić pozycję, wysokość oraz prędkość przyrządową (IAS).

Ze względu na naruszenie strefy krytycznej ILS (związanej z posadowieniem ILS GP/DME) przez kołujące statki powietrzne (oraz pojazdy) na TWY E – podstawowym rodzajem podejścia podczas używania RWY 08 na lotnisku EPMO jest podejście RNP RWY 08. Podejście ILS RWY 08 podczas operacji w CAT I jest dostępne tylko i wyłącznie w sytuacjach szczególnych, awaryjnych lub dla lotów szkolnych po wcześniejszej koordynacji.

2.22.4.1 ODLOTY WIELOKIERUNKOWE

Procedury odlotów wielokierunkowych IFR ustalone są na wypadek, gdy odlot według wskazań przyrządów przez SID jest niemożliwy lub niepożądany. Należy się spodziewać, że ATC użyje frazeologii „IFR OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE RUNWAY XX TURN LEFT/RIGHT HDG XXX”, która powinna być użyta w powtórzeniu przez załogę z uwzględnieniem części „IFR OMNIDIRECTIONAL”.

Odloty wielokierunkowe w celu zwiększenia przepustowości lotniska nie są dozwolone w godzinach 2100–0500 (2000–0400) UTC (patrz GEN 2.1).

Zezwolenie ATC na wykonanie odlotu wielokierunkowego może być wydane tylko z inicjatywy ATC i zaakceptowane przez pilota.

2.22.4.2 PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR

2.22.4.2.1 Procedura ogólna podczas wykonywania lotów innych niż według SID lub STAR

Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot na ostatnio nakazanym przez ATC poziomie lotu do DVOR/DME “MOL”. Nad DVOR/DME “MOL” zniżyć się do wysokości bezwzględnej 3000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 08/26 i lądować na dogodnym kierunku RWY, w zależności od kierunku wiatru.

Minimum Radar Vectoring Altitudes within the WARSZAWA TMA are shown on ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – see page ENR 6.7.4-0.

Within the WARSZAWA TMA RNAV 1 SID and STAR procedures are introduced, covering all RWYs of Warsaw Chopin Airport and WARSZAWA/Modlin aerodrome. RNAV STAR procedures cover also initial and intermediate segments of instrument approach procedures for RWY 11, 15, 29 and 33 for Warsaw Chopin Airport and RWY 08, 26 for WARSZAWA/Modlin aerodrome and end at FAF/FAP positions.

RNAV SID and STAR procedures within the WARSZAWA TMA are designed in accordance with RNAV 1 criteria. RNAV 1 approval is required to conduct these procedures without additional restrictions.

Air traffic controllers shall pay particular attention to monitor RNAV 1 not approved traffic. In the event of any problems radar vectoring will be initiated.

All holding patterns within the WARSZAWA TMA are directed by ATC. Holdings are available for non-RNAV 1 approved aircraft.

Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.

For EPMO RWY direction 08/26, tactical vectoring points are situated 1.5 NM before FAF. These points may be used only after request/approval of air crews.

Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on STAR charts. Actual descent clearance will be given by ATC. If possible, CDA technique should be applied.

Flights departing from EPMO aerodrome via SID EVINA with cruising level below FL 180 should file the flight plan disregarding level restriction at REP NIPUS. Air crews should request non-standard departure from ATC before start-up.

On initial contact with MODLIN TWR (123.930 MHz) all traffic arriving at EPMO is obligated to report position, altitude and IAS.

Due to infringement of the ILS critical area (related to the location of ILS GP/DME) by taxiing aircraft (and vehicles) on TWY E, the RNP RWY 08 approach is the basic approach for RWY 08 at EPMO aerodrome. The ILS CAT I RWY 08 approach is available in unusual and emergency situations exclusively or for training flights upon earlier coordination.

OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

IFR omnidirectional departure procedures are determined for the purpose of case when an instrument departure via SID is impossible or undesirable. Expect ATC to use phraseology of “IFR OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE RUNWAY XX TURN LEFT/RIGHT HDG XXX”, which is to be read back including “IFR OMNIDIRECTIONAL” part.

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity enhancement are not permitted between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC (see GEN 2.1).

ATC clearance to execute an omnidirectional departure may be issued only upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS

General procedure when no SIDs or STARs are in use

Set the transponder to code 7600 and continue flight at the flight level/altitude last assigned by the ATC to DVOR/DME “MOL”. Descend over DVOR/DME “MOL” to an altitude of 3000 ft and then execute an instrument approach for RWY 08/26 and conduct approach and landing on the appropriate RWY depending on wind conditions.

- 2.22.4.2.2 Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID EPMO
Jak podano na mapach SID 08 AD 2 EPMO 4-2-1-0 oraz SID 26 AD 2 EPMO 4-2-2-0. Communication failure procedure when conducting a SID EPMO
As specified on charts SID 08 AD 2 EPMO 4-2-1-0 and SID 26 AD 2 EPMO 4-2-2-0.
- 2.22.4.2.3 Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR EPMO
Jak podano na mapach STAR 08 AD 2 EPMO 5-3-1-0 and STAR 26 AD 2 EPMO 5-3-2-0. Communication failure procedure when conducting a STAR EPMO
As specified on charts STAR 08 AD 2 EPMO 5-3-1-0 and STAR 26 AD 2 EPMO 5-3-2-0.
- 2.22.5 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR**
- 2.22.5.1 PUNKTY VFR:**
Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR WARSZAWA/Modlin: **PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS**
VFR POINTS:
List of VFR navigation points used for arrival/departure to/from the WARSZAWA/Modlin CTR:

Punkt Point	Współrzędne geograficzne Geographical coordinates	Opis Description
QUEBEC	52 22 40 N 020 11 13 E	Most na rzece Wisła, m. Wyszogród/Bridge over the Vistula river, Wyszogród
HOTEL	52 32 57 N 020 30 04 E	Skrzyżowanie dróg w m. Przyborowice/Road intersection in Przyborowice
INDIA	52 28 28 N 020 38 55 E	Północno-zachodni kraniec m. Wymysły/North-western end of Wymysły
SIERRA	52 36 21 N 020 23 58 E	Wiadukt na skrzyżowaniu trasy S7 i linii kolejowej w m. Płońsk/Flyover over the intersection of S7 road and railway in Płońsk
UNIFORM	52 25 45 N 020 39 15 E	Most drogowy (trasa S7) nad Wisłą/Road bridge (S7 road) over the Vistula River
VICTOR	52 23 41 N 020 32 26 E	Kościół w m. Leoncin/Church in Leoncin
YANKEE	52 34 48 N 020 46 25 E	1 km na północ od stacji kolejowej Nasielsk/1 km north of Nasielsk railway station
JULIETT	52 22 40 N 020 55 00 E	m. Jabłonna/Jabłonna

2.22.5.2 WLOT DO CTR WARSZAWA/MODLIN W LOCIE VFR

- a. Wlot w CTR WARSZAWA/Modlin odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwą służbę ATS i przekazane przez FIS WARSZAWA.
- b. Jeżeli informator FIS nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA w punktach HOTEL, YANKEE, JULIETT, QUEBEC lub przed wejściem w strefę CTR WARSZAWA/Modlin.
- 2.22.5.2.1 Start z CTR WARSZAWA/Modlin z wyłączeniem startu z lotniska WARSZAWA/Modlin (EPMO):
- a. Uzyskać zezwolenie TWR na lot przed startem za pomocą łączności radiowej lub telefonicznej.
- b. W przypadku braku dwukierunkowej łączności, nadawać na ślepo i wykonywać lot poza granice poziome CTR WARSZAWA/Modlin, w kierunku przeciwnym niż lotnisko WARSZAWA/Modlin. Próbować cały czas nawiązać łączność z MODLIN WIEŻA lub właściwym terytorialnie organem FIS.

ENTRY INTO WARSZAWA/MODLIN CTR IN VFR FLIGHTS

- Entry into WARSZAWA/Modlin CTR may be performed upon clearance issued by the appropriate ATS unit and relayed by WARSZAWA FIS.
- If not instructed otherwise by FIS, radio communication with MODLIN TOWER shall be established over HOTEL, YANKEE, JULIETT, QUEBEC points or prior to entering WARSZAWA/Modlin CTR.
- Departure from WARSZAWA/Modlin CTR excluding WARSZAWA/Modlin (EPMO) aerodrome:
- Crews must obtain departure clearance from TWR before take-off by means of radio or telephone.
- If unable to establish two-way radio communication, crews shall transmit blind and fly outside the WARSZAWA/Modlin CTR lateral limits in the direction opposite to WARSZAWA/Modlin aerodrome. Crews shall try to establish radio communication with MODLIN TOWER or a territorially appropriate FIS unit.

2.22.5.3 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

- Przy dużym nasileniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może otrzymać, w razie potrzeby, polecenie oczekiwania według stosownej procedury nad następującymi punktami:
- 2.22.5.3.1 Punkt **INDIA** - Dołot od punktu HOTEL lub YANKEE.
Wykonywać holding po północnej stronie punktu INDIA. Od punktu INDIA wykonać zakręt w lewo o 180 stopni, następnie lot po prostej z kursem równoległym do RWY 26 do trawersu charakterystycznej hali magazynowej (przybliżona lokalizacja hali: 52 28 10 N 020 37 31 E), następnie zakręt w lewo o 180 stopni i lot po prostej do punktu INDIA.
- 2.22.5.3.2 Punkt **UNIFORM** - Dołot od punktów VICTOR lub JULIETT. Wykonywać holding, nie przekraczając północnej strony Wisły. Od punktu UNIFORM zakręt w lewo o 180 stopni do trawersu punktu UNIFORM (przecięcie trasy S7), następnie lot po prostej z kursem równoległym do RWY 08 do Wisły, następnie zakręt w lewo o 180 stopni (półwysep przy ujściu Narwi do Wisły) i lot po prostej do punktu UNIFORM.
- 2.22.5.3.3 Maksymalna wysokość oczekiwania wynosi 1500 ft AMSL o ile służba ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotu.
- 2.22.5.4 LOTY SPECJALNE VFR**
Jeżeli pułap chmur jest niższy niż 1500 ft lub widzialność w locie jest poniżej 5 km, wykonanie lotu VFR jest dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC na lot specjalny VFR w strefie kontrolowanej lotniska (CTR).

VFR HOLDING PROCEDURES

- In the case of congestion of air traffic, an aircraft flying under VFR may expect, if necessary, proper holding at one of the following points:
- INDIA** point – inbound track to HOTEL or YANKEE points.
Hold to the north of INDIA point. From the INDIA point, make a 180 degrees left turn, then continue straight and level flight with a course parallel to RWY 26 to the traverse of a characteristic warehouse hall (approximate location of the hall: 52 28 10 N 020 37 31 E), then after a 180 degrees left turn continue straight ahead to the INDIA point.
- UNIFORM** point - inbound track to VICTOR or JULIETT points. Hold without passing the northern side of the Vistula River. From the UNIFORM point make a 180 degrees left turn abeam UNIFORM point (Route S7 crossing), then continue straight and level on a route parallel to RWY 08 in the direction of the Vistula river, then make a 180 degrees left turn (peninsula at the mouth of the Narew River to the Vistula) and fly straight and level to the UNIFORM point.
- Maximum holding altitude is 1500 ft AMSL, unless other conditions for the flight have been set by the air traffic service.
- 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 controlled zone (CTR) is obtained.

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

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

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

2.22.5.5 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

2.22.5.5.1 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot w CTR WARSZAWA/Modlin bez zamiaru lądowania na lotnisku WARSZAWA/Modlin (EPMO), nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Modlin, wlot do CTR jest zabroniony.

2.22.5.5.2 Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku WARSZAWA/Modlin, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR WARSZAWA/Modlin, należy:

2.22.5.5.2.1 W czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- Wykonać dolot do punktu INDIA i oczekiwać na sygnały świetne podawane z wieży kontroli lotniska WARSZAWA/Modlin.
- W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.
- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem INDIA 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 INDIA 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".

2.22.5.5.2.2 W czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- Wykonać dolot do punktu UNIFORM i oczekiwać (nie przekraczając północnej strony Wisły) na sygnały świetne z wieży kontroli lotniska WARSZAWA/Modlin.
- W czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.
- Po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej.
- Po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem UNIFORM 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 UNIFORM 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".

2.22.6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

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

- a) the flight will be performed during daytime only,
- b) the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,
- c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,
- d) the ceiling is not less than 600 ft,
- e) the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

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

RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the WARSZAWA/Modlin CTR, with destination other than WARSZAWA/Modlin (EPMO), before reaching the WARSZAWA/Modlin CTR limits, entry is forbidden.

If radio communication fails in flight with destination WARSZAWA/Modlin aerodrome, before reaching the WARSZAWA/Modlin CTR limits, the crew shall:

When approaching from the northern side of the aerodrome:

- Make an approach to reach INDIA point and await visual signals given from the aerodrome control tower of WARSZAWA/Modlin.
- 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 RWY depending on weather conditions.
- After receiving a red visual signal hold over INDIA point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- If no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over INDIA point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- After landing vacate the RWY immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

When approaching from the southern side of the aerodrome:

- Make an approach to reach UNIFORM point and await (not crossing the northern side of the Vistula River) visual signals given from the aerodrome control tower of WARSZAWA/Modlin.
- 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 RWY depending on weather conditions.
- After receiving a red visual signal hold over UNIFORM point until receiving a green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- If no signals have been received from the aerodrome control tower hold over UNIFORM point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable RWY depending on weather conditions.
- After landing vacate the RWY immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

2.22.6.1.1	RWY 08 może być wykorzystywana do wykonywania operacji kategorii II przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora. Warunkiem wykonywania operacji kategorii II jest sprawność niezbędnych urządzeń.	RWY 08 is suitable for Category II operations by those operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out ILS Cat. II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities. Cat. II operations may be performed, provided that the necessary equipment is in working order.
2.22.6.1.2	Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP.	Criteria for the initiation and termination of LVP.
2.22.6.1.2.1	Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli RVR spadnie do 800 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft lub mniej.	The LVP preparation phase will be commenced when the RVR falls to 800 m and/or the cloud base is at 300 ft or lower.
2.22.6.1.2.2	Wprowadzenie LVP nastąpi, gdy RVR spadnie poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba spadnie do 200 ft lub niżej. Wprowadzenie LVP następuje jeśli widzialność na początkowym lub środkowym wskaźniku RVR na kierunku lądowania spadnie poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba spadnie poniżej 200 ft.	LVP operations will be commenced when the RVR falls below 550 m and/or the cloud base covering more than half the sky is at 200 ft or lower. LVP are introduced when the RVR value at the beginning or mid-point of the RWY falls below 550 m and/or the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.
2.22.6.1.2.3	Odwolanie LVP nastąpi, gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją rosnącą.	LVP will be terminated when RVR increases to 600 m or more and/or the cloud base covering more than half the sky reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.
2.22.6.1.3	Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP).	Description of Low Visibility Procedures (LVP).
2.22.6.1.3.1	W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures category two in operation". Do rozpoczęcia procedur LVP używana będzie frazeologia: LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II IN OPERATION. W przypadku zawieszenia procedur LVP: LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II SUSPENDED. W przypadku niedostępności systemu ILS zawieszane są operacje lądowania w CAT II. Operacje LVTO oraz kołowanie są dostępne: LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION ILS APPROACH CAT II NOT AVAILABLE. Jeśli usunięcie przyczyny zawieszenia LVP staje się długotrwałe lub niemożliwe: LOW VISIBILITY PROCEDURES NOT AVAILABLE.	During LVP, special ATC procedures will be applied. Pilots will be informed of the commencement of these procedures by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures category two in operation". For the commencement of LVP procedures the following phraseology will be used: LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II IN OPERATION. In case of suspension of LVP procedures: LOW VISIBILITY PROCEDURES CAT II SUSPENDED. If ILS approach is unavailable, CAT II operations are suspended. LVTO operations and taxiing are available: LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION ILS APPROACH CAT II NOT AVAILABLE. If removal of the cause of LVP suspension is long lasting or impossible: LOW VISIBILITY PROCEDURES NOT AVAILABLE.
2.22.6.1.3.2	W czasie, gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATC, należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi do 10 NM.	When special ATC procedures are applicable a significantly reduced landing rate should be expected due to the requirement for increased (up to 10 NM) spacing between arriving aircraft.
2.22.6.1.3.3	Standardowe trasy kołowania dla przylatujących statków powietrznych RWY 08: B, C, A1, A2.	Standard taxi routes for arriving aircraft RWY 08: B, C, A1, A2.
2.22.6.1.3.4	W sytuacjach niestandardowych, na przykład czasowego wyłączenia z użytkowania operacyjnego TWY wymienionej jako standardowa trasa kołowania, dopuszcza się wykorzystanie pozostałych TWY przystosowanych do procedur LVP. TWY przystosowane do użytkowania w warunkach ograniczonej widzialności: A1, A2, A3, B, C, E.	In non-standard situations, e.g. exclusion from operational use of a TWY listed as a standard taxi route, it is allowed to use other TWYs adapted for LVP procedures. TWYs adapted for use in LVP conditions: A1, A2, A3, B, C, E.
2.22.6.1.3.5	Odlatujące statki powietrzne: w czasie LVP/LVTO, do startu będą używane RWY 26 i RWY 08. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR osiągnie lub spadnie poniżej 125 m.	Departing aircraft: during LVP/LVTO, take-offs will be carried out using RWY 26 and RWY 08. Take-offs are prohibited if the RVR is equal to or less than 125 m.
2.22.6.1.3.6	TWY B, C, E, A1, A2, A3 wyposażone są w światła krawędziowe, kołowanie odbywa się w asyście FOLLOW ME.	TWYs B, C, E, A1, A2, A3 are equipped with edge lights and taxiing is conducted with the FOLLOW ME assistance.
2.22.6.1.3.7	Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z APP WARSZAWA użyć sformułowania "Request practice Category II approach". W takiej sytuacji działania opisane w punkcie 2.22.6.1.3.1 nie będą stosowane.	Pilots who wish to practice Category II ILS approaches shall use the phrase "Request practice Category II approach" on initial contact with WARSZAWA APP. In such circumstances measures described in point 2.22.6.1.3.1 will not be applied.
2.22.7	PROCEDURY ZWIĄZANE Z OPERACJAMI ŚMIGŁOWCÓW	PROCEDURES RELATED TO HELICOPTER OPERATIONS
2.22.7.1	START I LĄDOWANIE Starty i lądowania śmigłowców muszą się odbywać wyłącznie z wyznaczonego obszaru FATO/TLOF lub RWY. Kierunek startu i lądowania jest równoległy do kierunków operacji lotniczych wykonywanych na RWY. Operacje z wyznaczonego obszaru FATO/TLOF możliwe tylko od świtu do zmierzchu.	TAKE-OFF AND LANDING Helicopter take-offs and landings shall be carried out exclusively from the designated FATO/TLOF or RWY. The take-off/landing direction is parallel to the directions of flight operations carried out on the RWY. Operations from the designated FATO/TLOF are possible only from dawn until dusk.

Z uwagi na niekorzystny wpływ podmuchu powietrza pochodzącego od wirnika głównego oraz niewielką wysokość śmigłowca AGL w trakcie podejścia do lądowania z kierunku 26 lub startu z kierunku 08, na TWY B nie powinien znajdować się żaden statek powietrzny. Analogicznie, w trakcie podejścia do lądowania z kierunku 08 lub startu z kierunku 26, na TWY C nie powinien znajdować się żaden statek powietrzny.

Z uwagi na odległość FATO od TWY A1, w trakcie podejścia do lądowania z kierunku 08 i 26 oraz startu z kierunku 08 i 26, na TWY A1 nie powinien znajdować się żaden statek powietrzny.

W zależności od rodzaju operacji lotniczej wykorzystuje się elementy infrastruktury dedykowane dla danego śmigłowca obliczeniowego. W przypadku przekroczenia wartości śmigłowca obliczeniowego wykorzystuje się elementy infrastruktury przeznaczone dla samolotów.

Dla FATO, TLOF, TWY W: śmigłowiec obliczeniowy W-3A Sokół.
Dla stanowisk postojowych 52 i 53: śmigłowiec obliczeniowy Bell 429.
Dla stanowiska postojowego 51, dla dróg kołowania w locie: śmigłowiec obliczeniowy Robinson 44.

Uwaga: podstawowe wymiary śmigłowców typu R44 i R66 są identyczne.

2.22.7.2 KOŁOWANIE

Kołowanie śmigłowca może się odbywać po drogach kołowania istniejących na lotnisku. Kołowanie do/z FATO/TLOF odbywać się może po TWY W, która jest przystosowana zarówno do ruchu śmigłowców z podwoziem kołowym jak i płożowym oraz po powietrznej TWY Z, która jest przystosowana do ruchu śmigłowców z podwoziem płożowym (TWY w locie).

Śmigłowce niewyposażone w podwozie kołowe muszą wykonać kołowanie w locie wzdłuż wyznaczonych osi dróg kołowania z prędkością nieprzekraczającą 20 kt.

2.22.7.3 POSTÓJ I PARKOWANIE

Parkowanie i postój śmigłowców są zabronione na obszarze FATO/TLOF. Parkowanie i postój śmigłowców są możliwe na 2 wyznaczonych na APN GA2 stanowiskach postojowych lub na stanowisku postojowym wyznaczonym na terenie Salt Aviation. Parkowanie na stanowiskach postojowych wyznaczonych na APN GA2 możliwe jest wyłącznie wg poleceń koordynatora ruchu naziemnego. Wymiary stanowisk postojowych umożliwiają obrót śmigłowca w zawisie lub kołowanie po stanowisku jedynie w przypadku braku manewrującego śmigłowca na sąsiednim stanowisku. Parkowanie na stanowisku postojowym na terenie Salt Aviation wykonywane jest bez udziału koordynatora ruchu naziemnego.

2.22.7.4 STREFY LOTÓW SZKOLNYCH

Strefa nr 1 - zlokalizowana na wschód od FATO na obszarze trawiastym pomiędzy TWY A1 i RWY 08/26.
Strefa nr 2 - zlokalizowana w północnej części lotniska, na obszarze pomiędzy RWY a ogrodzeniem lotniska.
Strefa nr 3 - zlokalizowana w północno-zachodniej części lotniska, na wysokości THR 08, na obszarze pomiędzy RWY a ogrodzeniem lotniska.

Brak możliwości przyziemiania śmigłowców we wszystkich strefach.

Maksymalna dopuszczalna wysokość wykonywania lotów w strefie nr 1 nie może przekroczyć 10 m AGL oraz 20 m AGL w strefach nr 2 i 3. Wykonywanie lotów we wszystkich strefach możliwe tylko od wschodu do zachodu słońca.

W strefie nr 3 dopuszcza się ustawienia elementów treningowych, takich jak np. beczki i tyczki.
Po wystawieniu ww. elementów zostanie wydany stosowny NOTAM.

Due to adverse effect of downwash from the main rotor and low height at which a helicopter approaches RWY 26 or departs RWY 08, no aircraft shall be present on TWY B. Likewise, during RWY 08 approaches or RWY 26 departures, no aircraft shall be present on TWY C.

Due to the distance from FATO to TWY A1, no aircraft should be present on TWY A1 during RWY 08 and 26 approach and RWY 08 and 26 take-off.

Depending on the type of flight operation, infrastructure elements dedicated to the given critical helicopter are used. If the value of the critical helicopter is exceeded, infrastructure elements for aeroplanes are used.

The W-3A Sokół is the critical helicopter for: FATO, TLOF, TWY W.
The Bell 429 is the critical helicopter for: stands 52 and 53.
The Robinson 44 is the critical helicopter for: stand 51 and air TWYs.

Note: the basic dimensions of the R44 and R66 helicopters are identical.

TAXIING

Helicopters may taxi on the TWYs available at the aerodrome. Taxiing to/from the FATO/TLOF may be carried out on TWY W which is suitable both for wheeled and skid-fitted helicopters and on air TWY Z which is suitable for skid-fitted helicopters.

Helicopters not equipped with wheeled undercarriage shall air taxi along designated TWY centre lines at speeds not higher than 20 kt.

PARKING

Parking of helicopters within the FATO/TLOF is forbidden. Helicopters may park on 2 stands designated on the GA2 APN or the stand designated on the Salt Aviation site. Parking on stands designated on the GA2 APN is possible only by marshaller's instructions. The dimensions of the parking stands enable a helicopter to turn around when hovering or taxi on a stand only if no helicopter is manoeuvring on a neighbouring stand. Parking on the Salt Aviation stand is carried out without marshaller assistance.

TRAINING FLIGHTS AREAS

Area No 1 - located east of FATO, in grass area, between TWY A1 and RWY 08/26.
Area No 2 - located in the northern part of the aerodrome, in the area between RWY and aerodrome fence.
Area No 3 - located in the north-western part of the aerodrome, at THR 08 level, in the area between RWY and aerodrome fence.

There is no possibility of helicopter touchdown within any of the areas.

The maximum permissible height of performing flights within Area No 1 shall not exceed 10 m AGL and 20 m AGL within Area No 2 and 3. Flight operations within the areas are to be conducted only from sunrise to sunset.

In area No 3, it is allowed to set up training elements, such as barrels and poles.
An appropriate NOTAM will be issued after the elements have been set up.

EPMO AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

Możliwość przyjmowania statków powietrznych o kodzie referencyjnym D i E po wcześniejszym 24 HR zgłoszeniu. Każdorazowo kołowanie statków powietrznych kodu wyższego od kodu referencyjnego lotniska 4C odbywa się po TWY A2 i TWY C do APN 1, stanowisko nr 13 w asyście FOLLOW ME.

Code D and E aircraft may be accepted by arrangement with a minimum of 24 HR in advance. Aircraft of a code higher than the AD reference code 4C shall, at any time, taxi via TWY A2 and TWY C to APN 1, stand No 13 with FOLLOW ME assistance.

EPMO AD 2.24		MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPMO 1-1-1		Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
		Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A
AD 2 EPMO 2-1-1		RWY 08/26	RWY 08/26
		Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPMO 3-1-1		RWY 08	RWY 08
		Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPMO 4-2-1-0		RNAV 1 RWY 08	RNAV 1 RWY 08
AD 2 EPMO 4-2-2-0		RNAV 1 RWY 26	RNAV 1 RWY 26
		Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPMO 5-3-1-0		RNAV 1 RWY 08	RNAV 1 RWY 08
AD 2 EPMO 5-3-2-0		RNAV 1 RWY 26	RNAV 1 RWY 26
		Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPMO 6-1-1		ILS CAT II or LOC RWY 08 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II or LOC RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 6-2-1		VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 6-2-3		VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 6-6-1-1		RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPMO 6-6-2-1		RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)
		Mapa podejścia z widocznością - ICAO	Visual Approach Chart - ICAO
AD 2 EPMO 7-1-1		RWY 26	RWY 26
AD 2 EPMO 7-3-1		Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart
EPMO AD 2.25		WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Brak penetracji.

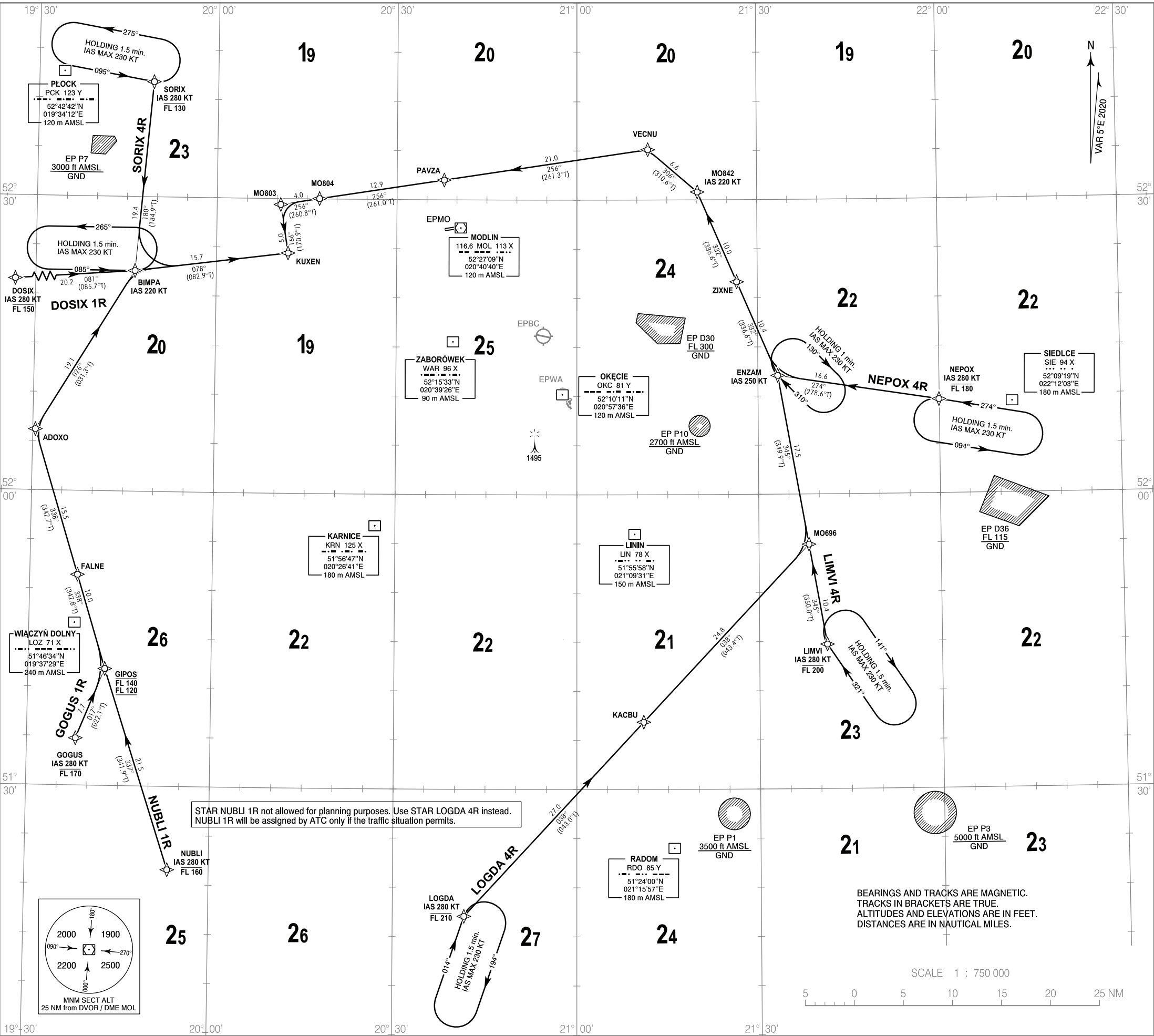
No penetrations.

**RNAV 1
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH 125.055, 128.805, 129.380, 135.930
Modlin TOWER 123.930
ATIS 136.555

**Warszawa / Modlin
RWY 08**



1. All aircraft which can not follow and utilize RNAV 1 trajectories shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
2. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
3. Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
4. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. Report destination to ATC upon first contact.

**CDA (CONTINUOUS DESCENT APPROACH)
TECHNIQUE**

1. Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
2. Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
3. At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

ATC R/T example at or above 7000 ft AMSL:
1. 25 track miles to touchdown, when ready descend.
2. Expect base leg after/before/between WPT.
3. Expect full procedure.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

- RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:
- a) If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set transponder to 7600, continue with FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.
 - b) If STAR was assigned and acknowledged by air crew and vectoring was initiated, set transponder to 7600 and continue on assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 min. (from setting 7600). Then proceed direct to FAP/FAF and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.
 - c) If STAR was not assigned, set transponder to 7600, proceed according to FPL and FPL STAR, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.

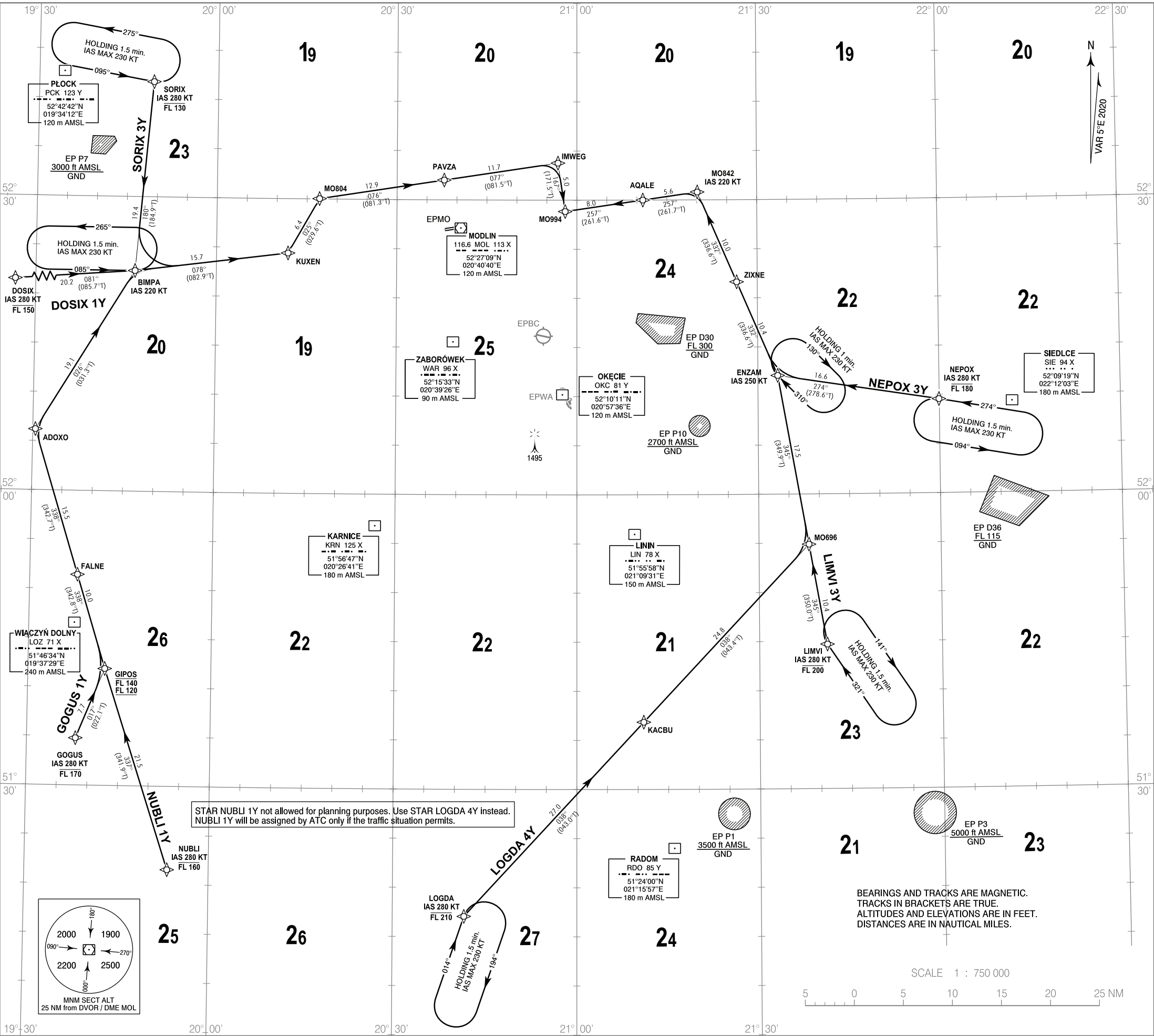
RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:
Set transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed FAF RWY 08, execute approach and land. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

**RNAV 1
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH 125.055, 128.805, 129.380, 135.930
Modlin TOWER 123.930
ATIS 136.555

**Warszawa / Modlin
RWY 26**



1. All aircraft which can not follow and utilize RNAV 1 trajectories shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
2. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
3. Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
4. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. Report destination to ATC upon first contact.

CDA (CONTINUOUS DESCENT APPROACH) TECHNIQUE

1. Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
2. Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
3. At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

ATC R/T example at or above 7000 ft AMSL:
1. 25 track miles to touchdown, when ready descend.
2. Expect base leg after/before/between WPT.
3. Expect full procedure.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

- RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:
- a) If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set transponder to 7600, continue with FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.
 - b) If STAR was assigned and acknowledged by air crew and vectoring was initiated, set transponder to 7600 and continue on assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 min. (from setting 7600). Then proceed direct to FAP/FAF and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart.
 - c) If STAR was not assigned, set transponder to 7600, proceed according to FPL and FPL STAR, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.
- RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:
Set transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed FAF RWY 26, execute approach and land. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

EPRA AD 2.3	GODZINY PRACY (UTC ¹⁾)	OPERATIONAL HOURS (UTC ¹⁾)
1.	Zarządzający lotniskiem MON 0500-2200 (0400-2100) TUE-WED 0500-2100 (0400-2000) THU 0500-2200 (0400-2100) FRI 0500-2100 (0400-2000) SAT 0500-2200 (0400-2100) SUN 0500-2100 (0400-2000)	Aerodrome Administration MON 0500-2200 (0400-2100) TUE-WED 0500-2100 (0400-2000) THU 0500-2200 (0400-2100) FRI 0500-2100 (0400-2000) SAT 0500-2200 (0400-2100) SUN 0500-2100 (0400-2000)
2.	Służby celne oraz imigracyjne H24	Customs and immigration H24
3.	Służby medyczne i sanitarne MON 0500-2200 (0400-2100) TUE-WED 0500-2100 (0400-2000) THU 0500-2200 (0400-2100) FRI 0500-2100 (0400-2000) SAT 0500-2200 (0400-2100) SUN 0500-2100 (0400-2000) MIL: w czasie wykonywania lotów.	Health and sanitation MON 0500-2200 (0400-2100) TUE-WED 0500-2100 (0400-2000) THU 0500-2200 (0400-2100) FRI 0500-2100 (0400-2000) SAT 0500-2200 (0400-2100) SUN 0500-2100 (0400-2000) MIL: during flights.
4.	Służba Informacji Lotniczej NIL	AIS NIL
5.	Biuro Odpraw Załóg MIL: H24	ATS Reporting Office (ARO) MIL: H24
6.	Biuro odpraw MET MON 0500-2200 (0400-2100) TUE-WED 0500-2100 (0400-2000) THU 0500-2200 (0400-2100) FRI 0500-2100 (0400-2000) SAT 0500-2200 (0400-2100) SUN 0500-2100 (0400-2000)	MET briefing Office MON 0500-2200 (0400-2100) TUE-WED 0500-2100 (0400-2000) THU 0500-2200 (0400-2100) FRI 0500-2100 (0400-2000) SAT 0500-2200 (0400-2100) SUN 0500-2100 (0400-2000)
7.	ATS CIV: MON, THU, SAT 1900-2200 (1800-2100) TUE, FRI, SUN 0700-1400 (0600-1300) TUE, FRI, SUN 1700-2000 (1600-1900) Patrz NOTAM. MIL: MON-FRI 0700-1900 (0600-1800) Patrz NOTAM.	ATS CIV: MON, THU, SAT 1900-2200 (1800-2100) TUE, FRI, SUN 0700-1400 (0600-1300) TUE, FRI, SUN 1700-2000 (1600-1900) See NOTAM. MIL: MON-FRI 0700-1900 (0600-1800) See NOTAM.
8.	Tankowanie 0500-2100 (0400-2000) CIV: Czas powiadomienia przed planowanym tankowaniem - 4 godziny. MIL: wymaga uzgodnienia z JW 4938 przed przylotem.	Fuelling 0500-2100 (0400-2000) CIV: Prior notification time before planned refueling - 4 hours. MIL: consultation with Military Unit 4938 required before arrival.
9.	Obsługa naziemna CIV: 0400-2200 (0300-2100) MIL: w czasie pracy MIL RADOM WIEŻA i/lub MIL RADOM GROUND.	Handling CIV: 0400-2200 (0300-2100) MIL: during working hours of MIL RADOM TOWER and/or MIL RADOM GROUND.
10.	Ochrona H24	Security H24
11.	Odladzanie CIV: 0400-2000 (0300-1900) MIL: NIL	De-icing CIV: 0400-2000 (0300-1900) MIL: NIL
12.	Uwagi ¹⁾ - patrz GEN 2.1 CIV: Poza opublikowanymi godzinami ATC dostępna z wyprzedzeniem 48 HR, po wcześniejszym uzyskaniu zgody od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. MIL: Zamiar wykonania operacji lotniczej przez państwowe ACFT należy zgłaszać formularzem PPR do MIL ARO w terminie: 24 HR – przed planowaną operacją podczas godzin aktywności MIL ATS i MIL ARO, 48 HR – przed planowaną operacją poza godzinami pracy MIL ATS i MIL ARO. Formularz PPR dostępny po kontakcie telefonicznym z MIL ARO +48-261-511-228 lub e-mail: 42blsz.boz@ron.mil.pl.	Remarks ¹⁾ - see GEN 2.1 CIV: Outside published hours, ATC is available 48 HR in advance with prior approval from the Polish Air Navigation Services Agency. MIL: An intention to conduct an air traffic operation by state aircraft shall be notified by means of Prior Permission Required (PPR) to ARO MIL in: 24 HR in advanced of the planned operation during ATS MIL and ARO MIL activity hours. 48 HR in advanced of the planned operation outside ATS MIL and ARO MIL operational hours. The PPR form is available at phone number ARO MIL: +48-261-511-228 or e-mail address: 42blsz.boz@ron.mil.pl.

EPRA AD 2.4	SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
1.	Środki załadowcze Kompletny sprzęt do obsługi samolotów szerokokadłubowych i wąskokadłubowych.	Cargo-handling facilities Full equipment for handling of wide-body and narrow-body aeroplanes.

2.	Rodzaje paliwa i oleju CIV: JET A-1. MIL: F-34, CASTROL 599.	Fuel/Oil types CIV: JET A-1. MIL: F-34, CASTROL 599.
3.	Urządzenia do tankowania/Pojemność CIV: cysterna samochodowa 40000 l. MIL: cysterna samochodowa - 21000 l, 2 x 7500 l.	Fuelling facilities/Capacity CIV: tank truck 40000 l. MIL: tank truck - 21000 l, 2 x 7500 l.
4.	Urządzenia do odladzania Elephant My - 1	De-icing facilities Elephant My - 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 <u>Agent handlingowy:</u> Welcome Airport Services ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Tel.: +48-22-650-4546/47 Tel. kom.: +48-506-006-203 E-mail: ops.waw@welcome-as.pl <u>Odladzanie:</u> SITA: WAWOOXH <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 <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	Remarks <u>Handling Agent:</u> Welcome Airport Services ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Phone: +48-22-650-4546/47 Mobile: +48-506-006-203 E-mail: ops.waw@welcome-as.pl <u>De-icing:</u> SITA: WAWOOXH <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 <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

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 RATOWNICZE I PRZECIWOPOŻAROWE	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 24HR 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 DRODZE STARTOWEJ I RAPORTOWANIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA	RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN
-------------	--	--

1.	Rodzaj(e) urządzeń do czyszczenia CIV: - oczyszczarka lotniskowa - 3, - oczyszczarka kompaktowa - 3, - pług wirnikowy - 1. MIL: - oczyszczarka - 2, - odśnieżarka - 1, - pług odśnieżny - 2.	Type(s) of clearing equipment CIV: - runway sweeper - 3, - compact sweeper - 3, - rotor plough - 1. MIL: - sweeper - 2, - snow blower - 1, - snow plough - 2.
2.	Kolejność czyszczenia CIV: RWY, TWY A1, A4, płyta przydorcowa (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 czyszczenia pola ruchu naziemnego Do odśnieżania, odladzania 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 zwałach 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 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)
3.	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza CIV: APN 1: ELEV 605 ft APN 2: ELEV 611 ft MIL: APN 3: ELEV 597 ft APN 4: ELEV 594 ft APN 5: ELEV 604 ft	Location and elevation of altimeter checkpoints CIV: APN 1: ELEV 605 ft APN 2: ELEV 611 ft MIL: APN 3: ELEV 597 ft APN 4: ELEV 594 ft APN 5: ELEV 604 ft
4.	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR NIL	Location of VOR checkpoints NIL
5.	Pozycja punktów kontroli wskazań INS Patrz AD 2 EPRA 1-3-1.	Position of INS checkpoints See AD 2 EPRA 1-3-1.
6.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPRA 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 Znaki poziome. Pozioma numeracja stanowisk postojowych.	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands Markings. Parking stand number markings.
2.	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania <u>Oznakowanie:</u> 1. RWY: THR, DTHR, TDZ, punktu celowania, tożsamości RWY, linii środkowej, krawędziowe, linia do zawracania na THR 25. 2. TWY: linii środkowej, krawędziowe, miejsc zatrzymania przed drogą startową, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne. <u>Światła:</u> 1. RWY: patrz punkt 2.14. 2. TWY: patrz punkt 2.15.3.	RWY and TWY markings and lights <u>Marking:</u> 1. RWY: THR, DTHR, TDZ, aiming point, RWY designation, centre line, edge, THR 25 backtrack line. 2. TWY: centre line, edge, runway holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information signs. <u>Lights:</u> 1. RWY: see point 2.14. 2. TWY: see point 2.15.3.
3.	Poprzeczki zatrzymania NIL	Stop bars NIL
4.	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY Światła ochronne RWY (WIG-WAG) dla TWY: A1, A4, A5, A6, S.	Other RWY protection measures RWY guard lights (WIG-WAG) for TWY: A1, A4, A5, A6, S.
5.	Uwagi CIV: Możliwość wykorzystania TWY A4 do kołowania w kierunku drogi startowej tylko w sytuacji pasa w użyciu RWY 25. MIL: Na TWY A5 i A6 oznakowanie pionowe i poziome miejsca oczekiwania przed RWY. Brak oznakowania poziomego i pionowego na wojskowych TWY.	Remarks CIV: It is possible to use TWY A4 to taxi towards RWY only if RWY 25 is in use. MIL: On TWY A5 and A6, holding position signs and markings before RWY. No markings and signs on TWYs available.

EPRA AD 2.10	PRZESZKODY LOTNISKOWE	AERODROME OBSTACLES
Dane o przeszkodach w Strefie 2 udostępnione są jedynie w postaci: zbioru danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD – cyfrowych danych o przeszkodach dla Strefy 2 (.csv). Dane te obejmują jedynie przeszkody przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną. Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL. Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami: https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/ https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/. Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.		Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation. Area 3 obstacle data: NIL. Information on the above mentioned data sets can be found at https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/ https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/. Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.

EPRA AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE (UTC ¹)	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED (UTC ¹)
1.	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego CIV: Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Airport Meteo MIL: Lotniskowe Biuro Meteorologiczne	Name of the associated meteorological office CIV: Aerodrome MET Office Airport Meteo MIL: Aerodrome MET Office
2.	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET CIV: Patrz AD 2.3.6 /NIL MIL: H24 / Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej SZ RP	Hours of service/MET Office outside hours CIV: See AD 2.3.6 /NIL MIL: H24 / Hydrometeorological Service Chiefdom of the Polish Armed Forces
3.	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności CIV: Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Airport Meteo /9 HR MIL: Lotniskowe Biuro Meteorologiczne /9 HR	Office responsible for TAF preparation/Periods of validity CIV: Aerodrome MET Office Airport Meteo /9 HR MIL: Aerodrome MET Office /9 HR
4.	Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami CIV: TAF ² /3 HR MIL: TAF ³ /3 HR	Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance CIV: TAF ² /3 HR MIL: TAF ³ /3 HR
5.	Odprawy przedstartowe CIV/MIL: konsultacje osobiste	Briefing and consultation provided CIV/MIL: personal consultations
6.	Dokumentacja i stosowane języki CIV: METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy/PL, EN MIL: METAR, SPECI ⁴ , TAF, AIRMET, SIGMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy/PL, EN	Flight documentation/Language(s) used CIV: METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, aerodrome warnings, charts/PL, EN MIL: METAR, SPECI ⁴ , TAF, AIRMET, SIGMET, aerodrome warnings, charts/PL, EN
7.	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie CIV: O/R SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Dane radarowe, zdjęcia satelitarne. MIL: Mapy synoptyczne, diagram aerologiczny, zdjęcia satelitarne, radar MET, SWL.	Charts and other information available for briefing or consultation CIV: O/R SWH, SWM, SWL Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530 Radar data, satellite images. MIL: Synoptic charts, aerological diagram, satellite images, MET radar, SWL.
8.	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji CIV: Internet MIL: NIL	Supplementary equipment available for providing information CIV: Internet MIL: NIL
9.	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET CIV: TWR MIL: MIL ATS	ATS units provided with MET information CIV: TWR MIL: MIL ATS

10.	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.) 1) - patrz GEN 2.1 CIV: Tel.: +48-48-378-7187 Tel. kom.: +48-690-003-255, +48-690-099-130 E-mail: meteo@airportmeteo.net MIL: Tel.: +48-261-511-226 Faks: +48-261-511-225 2) Depesze TAF opracowywane w godzinach pracy CIV. 3) Depesze TAF opracowywane poza godzinami pracy CIV. 4) Opracowywanie depesz METAR i SPECI poza godzinami pracy CIV oraz SPECI.	Additional information (limitation of services, etc.) 1) - see GEN 2.1 CIV: Phone: +48-48-378-7187 Mobile: +48-690-003-255, +48-690-099-130 E-mail: meteo@airportmeteo.net MIL: Phone: +48-261-511-226 Fax: +48-261-511-225 2) TAF messages developed during CIV working hours. 3) TAF messages developed outside CIV working hours. 4) Developing METAR and SPECI messages outside CIV working hours and SPECI messages.
-----	--	--

EPRA AD 2.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS
--------------	--	---------------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny/ TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni/nawierzchnia RWY i SWY/ Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/Współrzędne końca drogi startowej Undulacja geoidy progów (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
07	75.05°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 70 R/A/W/T. CONC	51 23 13.15 N 021 12 02.06 E 111.8	620.0 617.0
25	255.05°GEO	2500 x 45	RWY: PCN 70 R/A/W/T. CONC	51 23 32.30 N 021 13 56.80 E 111.6	601.6 606.0

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
07	Patrz/See AD 2 EPRA 2-1-1.	NIL	60 x 280	2620 x 280	240 x 90	NIL
25	Patrz/See AD 2 EPRA 2-1-1.	204 x 45	60 x 280	2620 x 280	180 x 90	NIL

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
07) Przesunięty THR.	07) Displaced THR.
25) - NIL	25) - NIL

EPRA AD 2.13	DLUGOŚCI DEKLAROWANE	DECLARED DISTANCES
--------------	----------------------	--------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
07	2500	2560	2500	2296
25	2296	2356	2500	2500

EPRA AD 2.14	ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
--------------	-------------------------------------	------------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progów THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
07	SALS	420 m LIH	G	G	PAPI 3° left	53 dla/for A321	NIL
25	ALPA-ATA SFL	900 m LIH	G	NIL	PAPI 3.2° left	52 dla/for B737	NIL
Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL		SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/ Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	Kolor/Colour		LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8		9
07	NIL	NIL	2500 m/50 m	FM 0 - 1900 m: W FM: 1900 m - 2500 m: Y	R		NIL
25	NIL	NIL	2500 m/50 m	FM 0 - 1700 m: W FM 1700 m - 2300 m: Y FM: 2300 m - 2500 m: R	R		R

Uwagi	Remarks
Dla lądowania na RWY 25 załączone światła zabezpieczenia przerwano startu (SWY).	Stopway lights (SWY) turned on for landing on RWY 25.
Światła podejścia, RWY oraz PAPI RWY 25 wykonane w technologii LED.	The approach, RWY and RWY 25 PAPI lights are LED lights.

EPRA AD 2.15	INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
--------------	-----------------------------------	--

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej CIV: NIL MIL: 663 m FM THR 25 / Na żądanie, po wcześniejszym uzgodnieniu.	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation CIV: NIL MIL: 663 m FM THR 25 / O/R after prior consultation.
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru NIL	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT NIL
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania 1) Krawędziowe - A, A1, A4, B, D, E. 2) Światła osi - NIL.	TWY edge and centre line lighting 1) Edge lighting - A, A1, A4, B, D, E. 2) Centre line lighting: NIL.
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania CIV: Zasilanie rezerwowe dla wszystkich światel na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 sek). MIL: dostępne (10 min).	Secondary power supply/Switch over time CIV: Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 sec). MIL: available (10 min).
5.	Uwagi 2.15.3 - oświetlenie wojskowe TWY A5, A6, M niezgodne z przepisami Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, nieoperacyjne.	Remarks 2.15.3 - military lighting of TWY A5, A6, M not in accordance with the provisions of Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation, non-operational.

EPRA AD 2.16	STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW	HELICOPTER LANDING AREA
--------------	-----------------------------	-------------------------

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

EPRA 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(s)
1	2	3	4
RADOM CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 31 11 N 021 22 49 E 51 27 24 N 021 34 19 E 51 22 52 N 021 36 21 E 51 17 02 N 021 35 29 E 51 12 49 N 021 31 47 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 10 21 N 020 48 40 E 51 20 52 N 020 42 53 E 51 25 58 N 021 02 43 E 51 31 11 N 021 22 49 E	3500 ft GND	[D]	RADOM WIEŻA (118.430 MHz) PL RADOM TOWER (118.430 MHz) EN

RADOM MCTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 31 11 N 021 22 49 E 51 27 24 N 021 34 19 E 51 22 52 N 021 36 21 E 51 17 02 N 021 35 29 E 51 12 49 N 021 31 47 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 10 21 N 020 48 40 E 51 20 52 N 020 42 53 E 51 25 58 N 021 02 43 E 51 31 11 N 021 22 49 E	3500 ft GND	[D]	RADOM WIEŻA (118.430 MHz) PL RADOM TOWER (118.430 MHz) EN
--	----------------	-----	--

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

Uwagi	Remarks
CIV: CTR/TMA aktywne w godzinach pracy organu RADOM TWR. Organ kontroli lotniska CIV/MIL używają takiej samej częstotliwości i znaku wywoławczego.	CIV: CTR/TMA active during the operational hours of RADOM TWR. CIV and MIL aerodrome control units use the same frequency and call sign.

EPRA 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
MIL PAR	RADOM PRECYZYJNY RADOM PRECISION	129.000	-	-	MON, WED-THU 0700-1900 (0600-1800) TUE, FRI 1400-1700 (1300-1600) Patrz NOTAM./See NOTAM.
MIL APP	RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH	128.675	-	-	MON-FRI 0700-1900 (0600-1800) W czasie pracy CIV ATS, MIL APP zapewnia służbę w strefie EPTR5./During CIV ATS operating hours, MIL RADOM provides service within EPTR5.
MIL GROUND	RADOM GROUND	121.750	-	-	MON, THU 1900-2200 (1800-2100) TUE, FRI 0700-1400 (0600-1300) TUE, FRI 1700-2000 (1600-1900) Patrz NOTAM./See NOTAM.
CIV TWR	RADOM WIEŻA RADOM TOWER	118.430	-	-	MON, THU, SAT 1900-2200 (1800-2100) TUE, FRI, SUN 0700-1400 (0600-1300) TUE, FRI, SUN 1700-2000 (1600-1900) Patrz NOTAM./See NOTAM.
MIL TWR	RADOM WIEŻA RADOM TOWER	118.430	-	-	MON, WED-THU 0700-1900 (0600-1800) TUE, FRI 1400-1700 (1300-1600) Patrz NOTAM./See NOTAM.

Uwagi	Remarks
¹⁾ - patrz GEN 2.1. Podczas pracy CIV ATC, może być aktywny MIL RADOM GROUND (FREQ 121.750 MHz, znak wywoławczy RADOM GROUND) na wojskowej części pola manewrowego (TWY: A5, A6, G, H, K1, K2, K3, K4, K5, M, M1, M2, M3, S).	¹⁾ - see GEN 2.1. During CIV ATC operation, MIL RADOM GROUND (FREQ 121.750 MHz, callsign RADOM GROUND) may be active on the military part of the maneuvering area (TWY: A5, A6, G, H, K1, K2, K3, K4, K5, M, M1, M2, M3, S).

EPRA AD 2.19	RADIOWE POMOCY NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS
--------------	--	-----------------------------------

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość /kanał FREQ/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	IRDM	CH40Y	H24	51 23 26.2 N 021 13 44.2 E	180 m AMSL	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.
DVOR/DME (7°E/Nov 20)	RDO	113.850 MHz CH85Y	H24	51 23 59.9 N 021 15 56.6 E	180 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL450). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL450).

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość /kanał FREQ/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ILS GP	-	334.850 MHz	H24	51 23 26.2 N 021 13 44.2 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 17 m GP 3.2°
ILS LOC (7°E/Nov 20) CAT I 4 / E	IRDM	110.350 MHz	H24	51 23 08.9 N 021 11 36.6 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.
NDB	NR	313.000 kHz	Uzgadniać z Wojskową Służbą Ruchu Lotniczego, z wyprzedzeniem 24 HR. Consult with Military Air Traffic Services, 24 HR in advance.	51 23 37.8 N 021 14 29.9 E	---	663 m FM THR 25. Urządzenie NIECERTYFIKOWANE przez cywilne władze lotnicze. 663 m FM THR 25. Military facility NOT CERTIFIED by Civil Aviation Authority.
NDB	NRA	328.000 kHz	Uzgadniać z Wojskową Służbą Ruchu Lotniczego, z wyprzedzeniem 24 HR. Consult with Military Air Traffic Services, 24 HR in advance.	51 24 02.3 N 021 16 54.8 E	---	3565 m FM THR 25. Urządzenie NIECERTYFIKOWANE przez cywilne władze lotnicze. 3565 m FM THR 25. Military facility NOT CERTIFIED by Civil Aviation Authority.

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

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPRA AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE	LOCAL AERODROME REGULATIONS
--------------	-----------------------------	-----------------------------

2.20.1 Zawracanie na THR 25 dla samolotów
Na progu RWY 25 płaszczyzna do zawracania statków powietrznych.
Niewidoczne fragmenty infrastruktury z TWR
APN 1 stanowiska 1-3 niewidoczne z TWR.
Odcinek TWY D od stanowiska 1 do stanowiska 3 niewidoczny z TWR.
Dostępność TWY
TWY D i TWY E dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m.
TWY A5, A6 i M dostępna tylko dla wojskowych statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 24 m.
Zabezpieczenie statku powietrznego
Za prawidłowe zabezpieczenie statku powietrznego odpowiedzialna jest załoga statku powietrznego lub upoważniony agent obsługi naziemnej.

2.20.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE
a) MIL
Instrukcje ruchu naziemnego dla statków powietrznych na wojskowej części pola ruchu naziemnego wydawane są przez RADOM GROUND (częstotliwość 121,750 MHz) - w czasie pracy CIV ATS.
W przypadku niedostępności RADOM GROUND (w czasie pracy CIV ATS), TWR RADOM.
MIL TWY: A5, A6, G, H, K1, K2, K3, K4, K5, M, M1, M2, M3, S.
MIL APN: APN 3, APN 4, APN 5.

Backtracking at THR 25 for aeroplanes
Runway turn pad available at RWY 25 threshold.
Invisible fragments of TWR infrastructure
APN 1 parking stands 1-3 are invisible from the TWR building.
TWY D section from stand 1 to stand 3 is invisible from the TWR.
TWY availability
TWY D and TWY E available for aircraft with a wingspan of not more than 36 m.
TWYs A5, A6 and M available only for military aircraft with a wingspan of not more than 24 m.
Aircraft security
The aircraft crew or an authorized ground handling agent is responsible for the proper securing of the aircraft.

RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES
MIL
Ground movement instructions for aircraft in the military part of the ground movement area are issued by RADOM GROUND (FREQ 121.750 MHz) - during CIV ATS operation.
In case of unavailability of RADOM GROUND (during CIV ATS operation), RADOM TWR.
MIL TWYs: A5, A6, G, H, K1, K2, K3, K4, K5, M, M1, M2, M3, S.
MIL APNs: APN 3, APN 4, APN 5.

Uruchomienie silników statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych na wojskowej części pola ruchu naziemnego może odbywać się tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od RADOM GROUND – w czasie pracy CIV ATS.

Podczas pracy wojskowych służb ruchu lotniczego uruchomienie silników statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych na całym polu ruchu naziemnego może odbywać się tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od RADOM TWR.

Podczas pracy wojskowych służb ruchu lotniczego RADOM GROUND będzie uruchamiany zgodnie z potrzebami operacyjnymi.

b)

CIV

Uruchomienie silników statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych na cywilnej części pola ruchu naziemnego:

TWY: A, A1, B, D, E;

APN: APN 1, APN 2;

zawsze po uzyskaniu zgody od RADOM TWR.

2.20.3**OBSŁUGA STATKÓW POWIETRZNYCH O WYŻSZEJ LITERZE KODU**

Lotnisko Warszawa-Radom posiada kod referencyjny 4C ICAO.

RWY oraz następujące drogi kołowania są przystosowane dla statków powietrznych kodu D i E: TWY A, A1, A4, B.

Wszystkie operacje statków powietrznych kodu D i E na drogach kołowania A, A1, A4, B oraz na płycie postojowej wykonywane są obowiązkowo w asyście FOLLOW ME.

Statki powietrzne kodu D i E parkują na APN 1 na stanowiskach 5 lub 7. W przypadku braku możliwości wykorzystania tych stanowisk postojowych możliwe jest parkowanie na APN 2 na stanowisku 12.

Załogi samolotów o czterech silnikach w trakcie kołowania są zobowiązane do korzystania z minimalnego ciągu silników.

Statki powietrzne o literze kodu D oraz E mogą operować na lotnisku po otrzymaniu zgody od zarządzającego lotniskiem (Dyżurny Operacyjny Portu e-mail: dopl.rdo@ppl.pl).

Z powodu możliwych ograniczeń operacyjnych oraz w związku z ograniczoną liczbą stanowisk postojowych zgłoszenie lotów należy przysyłać przynajmniej 24 HR przed planowanym przylotem.

Wszelkie zapytania należy kierować do:

Dyżurny Operacyjny Portu

E-mail: dopl.rdo@ppl.pl

Tel.: +48-887-781-080 lub +48-887-781-090

Engine start-up, taxiing, towing and pushing back on the military part of the movement area can take place only in contact with and after obtaining permission from RADOM GROUND – during CIV ATS operation.

During the operation of the military air traffic services, engine start-up, taxiing, towing and push-back on the entire ground movement area may take place only in contact with and after obtaining permission from RADOM TWR.

During the operation of military air traffic services, RADOM GROUND will be activated in accordance with operational needs.

CIV

Engine start-up, taxiing, towing and push-back on the civil part of the movement area:

TWYs: A, A1, B, D, E;

APNs: APN 1, APN 2;

always subject to permission from RADOM TWR.

MAINTENANCE OF HIGHER CODE LETTER AEROPLANES

Radom aerodrome reference code is 4C ICAO.

RWY and the following TWYs: A, A1, A4, B are adapted to code D and E aircraft.

All aircraft operations with code D and E on APN and TWYs: A, A1, A4, B are carried out mandatorily with FOLLOW ME assistance.

Code D and E aircraft shall park on APN 1 stands 5 or 7. In case of no possibility to use those stands it is possible to park on APN 2 stand 12.

Crews of four-engine aeroplanes are obliged to use minimum thrust of outer engines during taxiing.

Code D and E aircraft may operate at the aerodrome with the permission of the AD administration (Airport Duty Officer – e-mail: dopl.rdo@ppl.pl).

Due to possible operational restrictions and a limited availability of aircraft parking stands the flight notification shall be filed at least 24 HR in advance of the planned arrival.

Any enquiries should be directed to:

Airport Duty Officer

E-mail: dopl.rdo@ppl.pl

Phone: +48-887-781-080 or +48-887-781-090

EPRA AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
--------------	-------------------------------	----------------------------

NIL

NIL

EPRA AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
--------------	----------------	-------------------

2.22.1 PUNKTY I PROCEDURY W LOCIE VFR

a. Lot od punktu **JULIETT** do punktu **ROMEO** odbywa się po północnej stronie drogi krajowej nr 12 – chyba, że ATC zezwoli inaczej.

b. Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR, może spodziewać się w szczególności oczekiwania nad następującymi punktami:

SIERRA - 1500 ft AMSL – chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

HOTEL - 2000 ft AMSL – chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej. Podczas oczekiwania zwrócić szczególną uwagę na ruch w kręgu nadlotniskowym.

ROMEO - 1500 ft AMSL – chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej. Podczas oczekiwania nad ROMEO utrzymywać się po północnej stronie drogi krajowej nr 12.

NOVEMBER – 1500 ft AMSL - chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

UWAGA: Właściwy organ ATC może wydać instrukcje do oczekiwania nad każdym z punktów VFR w CTR. Wysokości zgodnie z instrukcjami.

POINTS AND PROCEDURES IN VFR FLIGHTS

Flight from point **JULIETT** to point **ROMEO** takes place on the north side of national road No 12 – unless otherwise instructed by ATC.

During periods of high traffic density, an aircraft flying under VFR may expect holding at one of the following points:

SIERRA - 1500 ft AMSL – unless otherwise instructed by ATC.

HOTEL - 2000 ft AMSL – unless otherwise instructed by ATC. While waiting, pay special attention to traffic in the aerodrome traffic circuit.

ROMEO - 1500 ft AMSL – unless otherwise instructed by ATC. While waiting over ROMEO, stay on the north side of national road No. 12.

NOVEMBER – 1500 ft AMSL - unless otherwise instructed by ATC.

NOTE: The appropriate ATC unit may issue holding instructions over any VFR point within the CTR. Heights are given in the instructions.

Punkt/Point	Współrzędne/Coordinates	Opis/Description
BRAVO	51 14 50 N 021 14 20 E	Stawy w m. Bujak/Ponds in Bujak
CHARLIE	51 14 37 N 021 35 03 E	Wytwórnia Mas Bitumicznych w miejscowości Ciepeliów/Asphalt plant in Ciepeliów
FOXTROT	51 32 15 N 021 23 56 E	Wytwórnia betonu w miejscowości Przejazd/Concrete plant in Przejazd
HOTEL	51 20 34 N 021 13 36 E	Zajazd w miejscowości Makowiec/Inn in Makowiec
INDIA	51 14 10 N 020 52 26 E	Węzeł drogowy S7 i 727 w miejscowości Szydłowiec/S7 and 727 road junction in Szydłowiec
JULIETT	51 21 46 N 020 46 39 E	Stacja paliw w miejscowości Wieniawa (zachodnia część miejscowości)/Petrol station in western part of Wieniawa
NOVEMBER	51 26 35 N 021 12 00 E	Ciepłownia Północ w Radomiu/Heating plant "Północ" in Radom
ROMEO	51 24 12 N 021 05 20 E	Areszt Śledczy w Radomiu/Detention centre in Radom
SIERRA	51 17 42 N 021 14 47 E	Stacja paliw przy DK9, na południe od miejscowości Skaryszew/Petrol station at national road No. 9, south of Skaryszew
ZULU	51 21 31 N 021 33 56 E	Zwoleń - stacja paliw na skrzyżowaniu dróg (rondo) DK12 i 787/Zwoleń – Fuel station at the junction of national road No. 12 and road No.787 (roundabout)

- c. Przy wylocie/wlocie przez punkt FOXTROT zwrócić szczególną uwagę na ruch dołotowy/odloty przez punkt WHISKEY lotniska EPDE.
- d. Start w CTR/MCTR RADOM z miejsca innego niż lotnisko EPRA jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR RADOM. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłocznie nawiązanie łączności z TWR RADOM.
- e. Odłot powinien być wykonywany możliwie najkrótszą trasą do pierwszego wyznaczonego przez właściwy organ ATC punktu na trasie lotu.
- f. Doloty i odloty VFR do/z lotniska EPRA przez aktywne strefy EPTR5 A, B, C, tylko po uzgodnieniu z podmiotem zabezpieczającym operacje lotnicze w tych strefach.
- g. W przypadku odlotu przez punkty INDIA, JULIETT, ROMEO, NOVEMBER, spodziewana łączność z WARSZAWA INFORMACJA (128,575 MHz). Zmiana częstotliwości po instrukcji ATC.
- h. W przypadku odlotu przez ZULU, CHARLIE, FOXTROT spodziewana łączność z WARSZAWA INFORMACJA (119,450 MHz). Zmiana częstotliwości po instrukcji ATC.

2.22.2 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Śmigłowce wykonujące podejście IFR lub podejście w locie VFR na lotnisko Warszawa-Radom wykonują lądowanie na RWY będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 Procedury Służb Żegluga Powietrznej - Operacje Statków Powietrznych Tom II - Opracowywanie Procedur z Widocznością i Według Wskazań Przyrzędów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

Po lądowaniu następuje podlot/kołowanie na wskazaną płytę postojową.

Śmigłowce lotnictwa państwowego, mogą lądować/startować na/z części wojskowej lotniska.

Załogi śmigłowców lotnictwa państwowego w miarę możliwości powinny zgłaszać zamiar lądowania na wojskowej części pola manewrowego przy pierwszym kontakcie z właściwym organem ATC.

Lądowanie i odłot śmigłowców lotnictwa państwowego z części wojskowej lotniska możliwe jedynie w locie VFR.

Przed odlotem z wojskowej części pola manewrowego załoga nawiązuje łączność z MIL RADOM GROUND, a w razie niedostępności z TWR RADOM.

2.22.3 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

Jeżeli utrata łączności nastąpi przed wlotem do CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM wlot w CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM jest zabroniony.

Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM i nastąpi utrata łączności należy:

- a. w przypadku dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:
- wykonać dolot do punktu NOVEMBER i oczekiwać na sygnały z TWR;

When departing/entering via the FOXTROT point, pay special attention to the arrival/departure traffic via the EPDE aerodrome WHISKEY point.

Take-off within the RADOM CTR/MCTR from a place other than EPRA aerodrome is possible after obtaining permission from RADOM TWR. In the absence of two-way radio communication from the place of departure, it is necessary to obtain permission by telephone, and after take-off, immediately establish communication with RADOM TWR.

Departure should be conducted via the shortest possible route to the first point on the route designated by the appropriate ATC unit.

VFR arrivals and departures to/from EPRA aerodrome through active EPTR5 zones A, B, C, to be conducted only by agreement with the entity securing air operations within these areas.

For departures via INDIA, JULIETT, ROMEO, NOVEMBER, contact with WARSZAWA INFORMATION (128.575 MHz) is expected. Frequency is changed after obtaining ATC instruction.

For departures via ZULU, CHARLIE, FOXTROT, contact with WARSZAWA INFORMATION (119.450 MHz) is expected. Frequency is changed after obtaining ATC instruction.

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters conducting an IFR or VFR approach to Warszawa-Radom aerodrome perform landing on the runway in use as category A aeroplanes in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

After landing, taxiing/air taxiing is conducted to the allocated apron.

State aviation helicopters may land/take off on/from the military part of the aerodrome.

Crews of state aviation helicopters should, where possible, report their intention to land on the military part of the maneuvering area upon first contact with the appropriate ATC unit.

Landings and departures of state aviation helicopters on/from the military part of the aerodrome are only possible under VFR.

Before departure from the military part of the maneuvering area, the crew shall establish communication with MIL RADOM GROUND and in the event of unavailability with RADOM TWR.

RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

If radio communication fails before reaching the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM, entry into the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM is forbidden.

If radio communication fails after obtaining a clearance to enter the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM the crew shall:

- when arriving and approaching from the northern side of the aerodrome:
- arrive at NOVEMBER and await signals from the TWR;

- wznieść/obniżyć wysokość lotu do wysokości bezwzględnej 1600 ft;
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i do lądowania;
- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem NOVEMBER do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać 10 minut nad punktem NOVEMBER i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

Cywilne ACFT

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w TWY A1 (w przypadku lądowania na RWY 07 po lądowaniu wykonać backtrack) i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

Wojskowe ACFT

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w dostępną TWY i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

b. w przypadku dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu SIERRA i oczekiwać na sygnały z TWR;

- wznieść/obniżyć wysokość lotu do wysokości bezwzględnej 2000 ft, o ile pozwoli na to podstawa chmur;
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i do lądowania;
- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem SIERRA do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać 10 minut nad punktem SIERRA, wykonać dolot do punktu HOTEL i oczekiwać na dalsze sygnały z TWR;
- po odebraniu zielonego ciągłego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem HOTEL do czasu odebrania zielonego ciągłego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- jeśli nie odebrano żadnego sygnału z TWR, należy oczekiwać kolejne 5 minut nad punktem HOTEL i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

Cywilne statki powietrzne

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w TWY A1 (w przypadku lądowania na RWY 07 po lądowaniu wykonać backtrack) i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

Wojskowe statki powietrzne

- po lądowaniu opuścić natychmiast RWY w dostępną TWY i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

Uwaga: Procedury utraty łączności dla lotów VFR dotyczą CTR/TMA i MCTR/MTMA.

2.2.2.4**LOTY SPECJALNE VFR**

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

- climb/descend to an altitude of 1600 ft;
- show all available aircraft navigation, warning and landing lights during arrival and holding;
- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over NOVEMBER until receiving a continuous green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the TWR, hold over NOVEMBER for 10 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

Civil ACFT

after landing vacate the RWY immediately via TWY A1 (when landing on RWY 07, after landing carry out a backtrack) and wait for the FOLLOW ME vehicle.

Military ACFT

- after landing, vacate the RWY immediately via the available TWY and wait for the FOLLOW ME vehicle.

when arriving and approaching from the southern side of the aerodrome:

- make an approach to reach SIERRA point and await signals given from the TWR;
- climb/descend to an altitude of 2000 ft when cloud base permits;
- show all aircraft navigation, warning and landing lights during arrival and holding;
- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over SIERRA until receiving a continuous green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the TWR, hold over SIERRA for 10 minutes, arrive at HOTEL and await further signals from the TWR;
- after receiving a continuous green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over HOTEL until receiving a continuous green visual signal and then execute approach as short as possible and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the TWR, hold over HOTEL for another 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

Civil ACFT

after landing vacate the RWY immediately via TWY A1 (when landing on RWY 07, after landing carry out a backtrack) and wait for the FOLLOW ME vehicle.

Military ACFT

- after landing, vacate the RWY immediately via the available TWY and wait for the FOLLOW ME vehicle.

Note: Radio communication failure procedures for VFR flights apply to CTR/TMA and MCTR/MTMA.

SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is less than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight within the controlled zone (CTR/MCTR) has been obtained.

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

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

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

2.22.5 ZEZWOLENIE NA START, LĄDOWANIE I ZAJĘCIE DROGI STARTOWEJ

Za zezwolenie na zajęcie drogi startowej, start i lądowanie odpowiada RADOM TWR.

2.22.6 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

W czasie aktywności CIV ATS, MIL RADOM GROUND wydaje zezwolenia na lot, dla statków powietrznych lotnictwa państwowego w przypadku kiedy ich miejsce odlotu/postoju znajduje się na wojskowej części pola ruchu naziemnego.

2.22.7 LOTY SPECJALNE VFR WOJSKOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

Loty specjalne VFR wojskowych statków powietrznych w CTR RADOM mogą być wykonywane zgodnie z aktualną decyzją Prezesa ULC w przedmiotowej sprawie.

2.22.8 WLOT DO PRZESTRZENI KONTROLOWANEJ Z PRZESTRZENI NIEKONTROLOWANEJ

- a. wlot w CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez TWR RADOM. Zezwolenie może być przekazane przez FIS WARSZAWA;
- b. jeżeli informator FIS WARSZAWA nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z TWR RADOM przed wlotem do CTR/TMA, MCTR/MTMA RADOM.

2.22.9 LOTY SZKOLNE I TRENINGOWE

Loty szkolne i treningowe IFR w MTMA/MCTR i CTR/TMA RADOM możliwe tylko po wcześniejszym telefonicznym otrzymaniu wstępnej zgody na określony czas od RADOM TWR – nie dotyczy lotów wojskowych statków powietrznych przynależnych do 42. Bazy Lotnictwa Szkolnego, bazujących na lotnisku EPRA. Wykonywanie lotów szkolnych i treningowych IFR przez wojskowe statki powietrzne bazujące na lotnisku EPRA wykonywane są na podstawie osobnych porozumień.

2.22.10 LOTY KALIBRACYJNE I POMIAROWE

Loty kalibracyjne i pomiarowe w CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM ze STS/FLTCK w planie lotu możliwe tylko po wcześniejszym telefonicznym otrzymaniu wstępnej zgody na określony czas od RADOM TWR.

2.22.11 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA RADOM zapewniona jest proceduralna służba kontroli zbliżania.

Wektorowanie radarowe jest niedostępne.

2.22.12 PROCEDURY SID/STAR WEDŁUG SPECYFIKACJI RNP 1

Żałogi statków powietrznych, których nie spełniają wymagań do prowadzenia nawigacji według RNP 1 zobowiązane są do zgłoszenia tego faktu, możliwie przy pierwszym kontakcie radiowym z odpowiednim organem służb ruchu lotniczego, którego przestrzeń odpowiedzialności bezpośrednio graniczy z CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM, DĘBLIN APP, tj.: WARSZAWA RADAR, WARSZAWA APP, LUBLIN TWR.

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

the flight will be performed during daytime only,

the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain, ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,

the ceiling is not less than 600 ft,

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

A special VFR clearance may be withdrawn if the weather conditions deteriorate to such an extent that the meteorological minima for a special VFR flight are not met.

TAKE-OFF, LANDING AND LINE-UP CLEARANCE

Clearance for take-off, landing and line-up shall be issued by RADOM TWR.

CLEARANCE FOR FLIGHT

During the CIV ATS operation, MIL RADOM GROUND issues clearances for flight for state aviation aircraft when their departure/parking site is located on the military part of the movement area.

SPECIAL VFR FLIGHTS BY MILITARY AIRCRAFT

Special VFR flights by military aircraft within the RADOM CTR may be conducted in accordance with the current decision of the President of the Polish Civil Aviation Authority in the case.

ENTRY INTO CONTROLLED AIRSPACE FROM UNCONTROLLED AIRSPACE

entry into the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM is based on a clearance issued by RADOM TWR. The clearance may be forwarded by WARSZAWA FIS;

if not advised otherwise by WARSZAWA FIS, the flight crew is obliged to contact RADOM TWR before entry into the CTR/TMA RADOM, MCTR/MTMA RADOM.

SCHOOL AND TRAINING FLIGHTS

School and training IFR flights within the MTMA/MCTR RADOM and CTR/TMA RADOM are only possible after prior telephone approval for a specified period from RADOM TWR – not applicable to flights by military aircraft belonging to the 42nd Air Training Base and based at EPRA aerodrome. IFR school and training flights by military aircraft based at EPRA aerodrome shall be carried out on the basis of separate agreements.

CALIBRATION AND SURVEY FLIGHTS

Calibration and survey flights within the RADOM CTR/TMA, RADOM MCTR/MTMA with STS/FLTCK in the flight plan are possible only after receiving from RADOM TWR by telephone initial permission for a specified period.

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

A procedural approach control service is provided within the RADOM TMA.

Radar vectoring is not available.

RNP 1 SID/STAR PROCEDURES

Crews of aircraft that do not meet the requirements for RNP 1 navigation are obliged to report this fact, as soon as possible on first radio contact with the appropriate ATS unit whose area of responsibility is directly bordering on the RADOM CTR/TMA, RADOM MCTR/MTMA, DĘBLIN APP, i.e.: WARSZAWA RADAR, WARSZAWA APP, LUBLIN TWR.

Załogi statków powietrznych niezdolnych do RNP 1 mogą spodziewać się dolotu bezpośrednio do jednego z IAF RA704, RA401 bądź DVOR/DME RDO, NDB NR, NDB NRA zależnie od RWY w użyciu.

Uwaga: NDB NR, NDB NRA dostępne tylko dla wojskowych statków powietrznych.

2.22.13 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI DLA LOTÓW IFR ODLATUJĄCY RUCH IFR

- a. Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID:
- Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID. Po 3 minutach rozpocząć wznoszenie do poziomu lotu zgodnie z FPL.
- b. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotów innych niż według SID:
- Wykonywać lot do punktu i poziomu lotu przydzielonego oraz potwierdzonego w zezwoleniu. Po 3 minutach rozpocząć wznoszenie do poziomu lotu zgodnie z FPL.

2.22.14 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

- a. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu według STAR RNP 1:
- W przypadku gdy STAR został przydzielony i załoga statku powietrznego dokonała potwierdzenia ustawić transponder na kod 7600, kontynuować lot zgodnie z FPL oraz według przydzielonego STAR, po czym bez opóźnienia wykonać podejście (według ILS, VOR, RNP) i lądowanie.
- W przypadku lotu po trasie skracającej trasę STAR RNP 1, przechwyć nakazaną linię drogi w ostatnim przydzielonym i potwierdzonym punkcie trasy dolotowej i kontynuować lot tak jak opisano powyżej.
- b. Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotu innego niż według STAR RNP 1:
- Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME RDO. Nad tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft, a następnie wykonać podejście według wskazań przyrządów na RWY 25 (VOR RWY 25), po czym wykonać lądowanie na najdogodniejszej RWY (w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności).
- Uwaga:** Procedury utraty łączności dla lotów IFR dotyczą CTR/TMA i MCTR/MTMA.

Crews of aircraft not capable of RNP 1 can expect arrival directly from one of IAFs RA704, RA401 or RDO DVOR/DME, NR NDB, NRA NDB depending on RWY in use.

Note: NR NDB, NRA NDB are available only for military aircraft.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS DEPARTING IFR TRAFFIC

Radio communication failure procedure for flights on SIDs:

Set the transponder to 7600. Continue on the allocated and confirmed SID. After 3 minutes, commence climb to the FPL flight level.

Radio communication failure procedure for flights other than SIDs:

Fly to the point and flight level assigned and acknowledged in the clearance. After 3 minutes, commence climb to the FPL flight level.

ARRIVING IFR TRAFFIC

Radio communication failure procedure for flight on RNP 1 STARs:

If a STAR was assigned and the flight crew acknowledged it, set the transponder to 7600, continue in accordance with the FPL and follow the assigned STAR, then execute without delay an (ILS, VOR, RNP) approach and land.

For a flight on a route that shortens the RNP 1 STAR route, intercept the course at the last assigned and confirmed point of the arrival route and continue as described above.

Radio communication failure procedure for flights other than RNP 1 STARs:

Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude. Continue to the RDO DVOR/DME. Overhead this DVOR descend to an altitude of 4000 ft, then carry out a RWY 25 instrument approach (RWY 25 VOR) and land on the most convenient RWY (depending on the wind direction and other circumstances).

Note: The communication failure procedures for IFR flights apply to the CTR/TMA and MCTR/MTMA.

EPRA AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	Zarządzający lotniskiem Warszawa-Radom posiada Certyfikat zgodny z wymaganiami rozporządzenia (WE) 2018/1139. Na lotnisku Warszawa-Radom odbywa się ruch cywilnych i wojskowych statków powietrznych na podstawie wewnętrznych porozumień pomiędzy stronami. Informacje dotyczące lotnictwa wojskowego nie są objęte nadzorem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Elementy przestrzeni powietrznej, służby ruchu lotniczego, przepisy, elementy infrastruktury lotniskowej zarządzane przez użytkownika wojskowego (JW 4938) zostały stosownie opisane.	The operator of Warszawa-Radom aerodrome has a certificate issued in accordance with the requirements of Regulation (EU) 2018/1139. At Warszawa-Radom aerodrome, the movement of civil and military aircraft takes place on the basis of internal agreements between the parties. Information on military aviation is not subject to the supervision of the President of the Civil Aviation Authority. Airspace elements, air traffic services, regulations, aerodrome infrastructure elements managed by the military user (Military Unit 4938) have been appropriately described.
2.23.1.1	KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE Kontrola aktywności zwierząt w polu manewrowym lotniska i jego otoczeniu jest zapewniana przez sokołnika lub służby operacyjne przy użyciu środków pirotechnicznych, ptaków drapieżnych, środków bioakustycznych i broni palnej. Każde prawdopodobne zdarzenie statku powietrznego po udokumentowaniu raportowane jest do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	INSPECTION OF ANIMALS ACTIVITY AND REPORTING The wildlife activity control on the manoeuvring area and in the vicinity of the aerodrome is provided by the falconer or operational services with the use of birds of prey, pyrotechnic and bio-acoustic means and firearm. Each probable collision of aircraft with animal shall be recorded and reported to the Civil Aviation Authority.
	AKTYWNOŚĆ ZWIERZĄT W REJONIE LOTNISKA	WILDLIFE ACTIVITY IN THE VICINITY OF THE AERODROME

Na lotnisku z racji jego usytuowania w sąsiedztwie kompleksu leśnego na SE i zwanego zadrzewienia topolowego na NE występuje wzmożona aktywność ptaków z kategorii 1-3 (duże i średnie). Najliczniej reprezentowaną grupą były ptaki z kat. 3B (średnie stadne) i stanowią ok. 50% stwierdzanych ptaków. Są to głównie: gawrony, grzywacze, pozostałe krukowate. 98% przelotów odbywa się na wysokości do 100 m. Na tym pałapie najliczniej spotykane są: grzywacz (44,4%), szpak (39,4%), gawron (8,1%) i kawki (4,5%). Incydentalnie na terenie lotniska mogą znaleźć się zające, lis i borsuk.

Migracje ptaków
Wiosna (marzec-maj)

Głównymi kierunkami migracji ptaków są N, NE, i E. Wśród dużych ptaków dominują mewy białogłowe, kormoran, żuraw. Wśród gatunków średnich gawron i grzywacz. Należy mieć na uwadze przemieszczające się mewy w kierunkach SW, S i SE co ma związek z przelotem na trasach między żerowiskiem (wysypisko śmieci Wincentów), a łęgowskimi (Dolina Wisły).

Jesień (sierpień-październik)

Głównym kierunkiem migracji ptaków jest oś NW-SE i dotyczy to stad grzywaczy, gawronów i pozostałych krukowatych.

Ostrzeżenie

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych w rejonie RWY z najliczniej spotykanymi gatunkami ptaków :

- myszolów - cały rok,
- bocian biały - druga dekada marca - 3 dekada sierpnia,
- gęsi - wiosną (marzec, kwiecień), jesienią (październik),
- szpak - od marca do października,
- grzywacz - od marca do października,
- gawron - cały rok,
- kawka - cały rok,
- pustułka - cały rok.

There is an increased bird activity from the 1-3 category (large and medium) due to the forest complex located on the south-east and a dense poplar area located on the north-east in the vicinity of the aerodrome. The largest group, constituting about 50% of recorded birds, are from category 3B (medium gregarious). They have been identified as rooks, wood pigeons and other corvids. 98% of the passages are observed at a height up to 100 m and the most encountered birds are as follows: wood pigeons (44.4%), starlings (39.4%), rooks (8.1%) and jackdaws (4.5%). Hares, foxes and badgers may be incidentally observed at the aerodrome.

Bird migration
Spring (from March to May)

Birds mainly migrate in the N, NE and E direction. Caspian gulls, shags and cranes dominate among big birds. Rooks and wood pigeons dominate among medium birds. It should be noted gulls fly in the SW, S and SE direction due to their passages between feeding areas (Wincentów rubbish dump) and breeding sites (Dolina Wisły region).

Autumn (from August to October)

Birds mainly migrate on the axis of NW-SE. This relates to flocks of wood pigeons, rooks and other corvids.

Warning

There is an increased likelihood of a collision of aircraft with animals in the vicinity of the RWY due to the largest encountered group of birds:

- buzzard – throughout the year,
- white stork – the second decade of March – the third decade of August,
- goose – spring (March, April) and autumn (October),
- starling – from March to October,
- wood pigeon - from March to October,
- rook – throughout the year,
- jackdaw - throughout the year,
- kestrel - throughout the year.

GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE
LINE POINTS

2.23.2 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII
ŚRODKOWEJ TWY

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)		NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	51 23 12.42 N	021 11 57.70 E		36	51 23 32.52 N	021 12 09.68 E		71	51 23 22.46 N	021 12 57.65 E
2	51 23 11.95 N	021 11 54.87 E		37	51 23 23.66 N	021 12 11.99 E		72	51 23 22.92 N	021 12 58.59 E
3	51 23 12.09 N	021 11 52.92 E		38	51 23 23.59 N	021 12 12.73 E		73	51 23 23.66 N	021 12 58.74 E
4	51 23 13.10 N	021 11 51.79 E		39	51 23 23.24 N	021 12 14.80 E		74	51 23 30.26 N	021 12 55.92 E
5	51 23 14.98 N	021 11 50.98 E		40	51 23 23.72 N	021 12 13.65 E		75	51 23 30.84 N	021 12 55.20 E
6	51 23 15.54 N	021 11 50.91 E		41	51 23 24.50 N	021 12 13.10 E		76	51 23 30.95 N	021 12 54.04 E
7	51 23 16.07 N	021 11 51.19 E		42	51 23 23.96 N	021 12 13.47 E		77	51 23 23.01 N	021 12 59.64 E
8	51 23 17.49 N	021 11 52.50 E		43	51 23 24.07 N	021 12 13.93 E		78	51 23 23.00 N	021 13 01.02 E
9	51 23 18.05 N	021 11 52.78 E		44	51 23 24.23 N	021 12 14.34 E		79	51 23 23.43 N	021 13 03.65 E
10	51 23 18.64 N	021 11 52.69 E		45	51 23 24.69 N	021 12 15.12 E		80	51 23 25.69 N	021 13 16.98 E
11	51 23 19.35 N	021 11 52.38 E		46	51 23 24.87 N	021 12 15.47 E		81	51 23 26.15 N	021 13 19.92 E
12	51 23 19.81 N	021 11 52.19 E		47	51 23 24.99 N	021 12 15.89 E		82	51 23 26.59 N	021 13 20.89 E
13	51 23 20.88 N	021 11 52.44 E		48	51 23 25.64 N	021 12 20.03 E		83	51 23 27.33 N	021 13 21.10 E
14	51 23 21.55 N	021 11 53.80 E		49	51 23 26.20 N	021 12 21.32 E		84	51 23 32.39 N	021 13 19.09 E
15	51 23 22.72 N	021 12 00.82 E		50	51 23 27.13 N	021 12 21.86 E		85	51 23 32.72 N	021 13 18.88 E
16	51 23 22.20 N	021 12 01.70 E		51	51 23 36.52 N	021 12 21.90 E		86	51 23 33.03 N	021 13 18.60 E
17	51 23 22.23 N	021 12 03.07 E		52	51 23 36.69 N	021 12 22.02 E		87	51 23 33.84 N	021 13 17.20 E
18	51 23 21.68 N	021 12 01.92 E		53	51 23 36.79 N	021 12 22.28 E		88	51 23 34.20 N	021 13 15.38 E
19	51 23 20.80 N	021 12 01.67 E		54	51 23 36.62 N	021 12 27.87 E		89	51 23 31.54 N	021 12 57.80 E
20	51 23 19.78 N	021 12 01.50 E		55	51 23 36.60 N	021 12 28.44 E		90	51 23 31.69 N	021 12 56.06 E
21	51 23 19.20 N	021 12 00.17 E		56	51 23 36.56 N	021 12 29.01 E		91	51 23 31.42 N	021 12 57.07 E
22	51 23 18.34 N	021 11 55.06 E		57	51 23 34.09 N	021 12 53.15 E		92	51 23 30.98 N	021 12 56.13 E
23	51 23 18.53 N	021 11 53.41 E		58	51 23 33.81 N	021 12 54.04 E		93	51 23 33.83 N	021 13 18.83 E

24	51 23 17.89 N	021 11 53.06 E		59	51 23 33.30 N	021 12 54.62 E		94	51 23 34.42 N	021 13 19.71 E
25	51 23 18.13 N	021 11 53.82 E		60	51 23 32.54 N	021 12 54.95 E		95	51 23 34.80 N	021 13 27.17 E
26	51 23 30.49 N	021 11 57.53 E		61	51 23 31.45 N	021 12 54.61 E		96	51 23 26.78 N	021 13 21.83 E
27	51 23 22.85 N	021 12 00.80 E		62	51 23 30.81 N	021 12 53.15 E		97	51 23 26.66 N	021 13 22.97 E
28	51 23 22.78 N	021 12 01.38 E		63	51 23 26.21 N	021 12 23.66 E		98	51 23 27.32 N	021 13 26.91 E
29	51 23 22.74 N	021 12 01.95 E		64	51 23 26.44 N	021 12 22.45 E		99	51 23 27.82 N	021 13 29.92 E
30	51 23 22.48 N	021 12 03.53 E		65	51 23 23.10 N	021 12 15.64 E		100	51 23 27.71 N	021 13 31.07 E
31	51 23 22.44 N	021 12 04.02 E		66	51 23 20.56 N	021 12 30.78 E		101	51 23 27.14 N	021 13 31.80 E
32	51 23 22.47 N	021 12 04.52 E		67	51 23 19.89 N	021 12 38.30 E		102	51 23 24.47 N	021 13 32.93 E
33	51 23 23.57 N	021 12 11.23 E		68	51 23 20.49 N	021 12 45.84 E		103	51 23 23.81 N	021 12 14.71 E
34	51 23 24.25 N	021 12 12.51 E		69	51 23 20.96 N	021 12 48.85 E		-	-	-
35	51 23 25.27 N	21 12 12.77 E		70	51 23 21.93 N	21 12 54.66 E		-	-	-

EPRA AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPRA 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPRA 1-3-1	Mapa parkowania/dokowania statków powietrznych - ICAO	Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO
AD 2 EPRA 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 07/25	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 07/25
	Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPRA 4-2-1-0	RNP 1 (GNSS) RWY 07	RNP 1 (GNSS) RWY 07
AD 2 EPRA 4-2-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 25	RNP 1 (GNSS) RWY 25
	Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPRA 5-3-1-0	RNP 1 (GNSS) RWY 07	RNP 1 (GNSS) RWY 07
AD 2 EPRA 5-3-2-0	RNP 1 (GNSS) RWY 25	RNP 1 (GNSS) RWY 25
	Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPRA 6-1-1	ILS RWY 25 (CAT A/B/C/D)	ILS RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRA 6-2-1	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRA 6-2-3	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRA 6-3-1	NDB z RWY 25 (CAT A/B) - MILITARY USE ONLY	NDB z RWY 25 (CAT A/B) - MILITARY USE ONLY
AD 2 EPRA 6-3-3	NDB y RWY 25 (CAT A/B) - MILITARY USE ONLY	NDB y RWY 25 (CAT A/B) - MILITARY USE ONLY
AD 2 EPRA 6-6-1-1	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRA 6-6-2-1	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPRA 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart
EPRA AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Brak penetracji.

No penetrations.

7.	ATS H24	ATS H24
8.	Tankowanie H24	Fuelling H24
9.	Obsługa naziemna H24 Punkt pobierania opłat lotniskowych i handlingowych.	Handling H24 Airport Charges Office.
10.	Ochrona H24	Security H24
11.	Odladzanie H24	De-icing H24
12.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPWA AD 2.4	ŚLUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
-------------	---------------------------------	----------------------------------

1.	Środki załadownicze - platformy załadownicze (3,5 t, 7 t, 12 t, 14 t, 30 t), - transportery taśmowe (do 450 kg), - podnośniki widłowe (2 t, 5 t, 16 t), - wózki do palet, - wózki do kontenerów (ld-2, ld-3, PGA), - przyczepy do bagażu (do 700 kg), - przyczepy do cargo (1,5 t), - ciągniki spalinowe do transportu przyczep z bagażem, - ciągniki elektryczne do przewozu bagażu.	Cargo-handling facilities - platform loading trucks (3.5 t, 7 t, 12 t, 14 t, 30 t), - self-propelled belt loaders (up to 450 kg), - fork lift trucks (2 t, 5 t, 16 t), - pallet dollies, - container dollies (ld-2, ld-3, PGA), - baggage carts (up to 700 kg), - cargo carts (1.5 t), - diesel ramp tractors, - electric ramp tractors.
2.	Rodzaje paliwa i oleju JET A-1	Fuel/Oil types JET A-1
3.	Urządzenia do tankowania/Pojemność Cysterny samochodowe 4200 - 62000 litrów pojemności.	Fuelling facilities/Capacity Cisterns of 4200 - 62000 litres capacity.
4.	Urządzenia do odladzania Elephant - 14, Kiitokori - 4.	De-icing facilities Elephant - 14, Kiitokori - 4.
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych Dla samolotów o wielkości do B767.	Hangar space for visiting aircraft For aeroplanes up to size of B767.
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych Naprawy i wymiany silników: B737CL, B767-200/-300, E170/190. Inspekcje, naprawy i wymiany silników: CF6-80C2, CF34-8E/-8C/-10E; CFM56-3 samolotów: B767, E170/190 i B737-300/400/500. Inspekcje i naprawy silników: AE3007A, PW124B/127E, samolotów: E145 i ATR-72/42-500.	Repair facilities for visiting aircraft Repairs and engine replacement of: B737CL, B767-200/-300, E170/190. Inspections, repairs and replacement of engines: CF6-80C2, CF34-8E/-8C/-10E; CFM56-3, aeroplanes: B767, E170/190 and B737-300/400/500. Inspections and repairs of engines: AE3007A, PW124B/127E of aeroplanes: E145 and ATR-72/42-500.
7.	Uwagi 2.4.2 - Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, VISA ELECTRON, EUROCARD/MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, AMERICAN EXPRESS, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB b) karty paliwowe: AIR BP, UNIVERSAL WEATHER AND AVIATION, AVCARD/OASIS, MULTISERVICE, AIR ROUTING, WORLD FUEL SERVICES Ltd. Przedpłata: Telefon: +48-58-308-8076, +48-691-992-428 Faks: +48-22-606-6764, +48-22-606-6808 E-mail: sekretariat@lotosairbp.pl Izabela.brzeska@lotosairbp.pl c) gotówka - Welcome Airport Services 2.4.3 - Zamówienia na adres: LOTOS - Air BP Polska Sp. z o.o. Al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk Tel. kom.: +48-505-121-406, +48-505-001-577 E-mail: dystrybucja.warszawa@lotosairbp.pl http: www.lotosairbp.pl Kontakt w sprawach handlowych: Telefon: +48-58-308-8076 Tel. kom.: +48-691-992-428 E-mail: izabela.brzeska@lotosairbp.pl sekretariat@lotosairbp.pl	Remarks 2.4.2 - The following forms of payment are accepted: a) credit cards: VISA, VISA ELECTRON, EUROCARD/MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, AMERICAN EXPRESS, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB b) fuel carnets: AIR BP, UNIVERSAL WEATHER AND AVIATION, AVCARD/OASIS, MULTISERVICE, AIR ROUTING, WORLD FUEL SERVICES Ltd. Prepayment: Phone: +48-58-308-8076, +48-691-992-428 Fax: +48-22-606-6764, +48-22-606-6808 E-mail: sekretariat@lotosairbp.pl Izabela.brzeska@lotosairbp.pl c) cash - Welcome Airport Services 2.4.3 - Place orders to: LOTOS - Air BP Polska Sp. z o.o. Al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk Mobile: +48-505-121-406, +48-505-001-577 E-mail: dystrybucja.warszawa@lotosairbp.pl http: www.lotosairbp.pl Contact for commercial matters: Phone: +48-58-308-8076 Mobile: +48-691-992-428 E-mail: izabela.brzeska@lotosairbp.pl sekretariat@lotosairbp.pl

ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa Telefon: +48-22-778-03-88 Tel. kom.: +48-693-280-226 E-mail: koordynator@orlen.pl, jan.bobecki@orlen.pl Kontakt w sprawach handlowych: Zespół Obsługi Sprzedaży Paliw Lotniczych PKN ORLEN S.A. ul. Bielańska 12, 00-085 Warszawa Tel.: +48-22-778-0882, +48-22-778-0338 Tel. kom.: +48-695-056-287 E-mail: aviation@orlen.pl 2.4.4 Agent handlingowy <u>LS Airport Services S.A.</u> ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa Centrum Operacyjne H24 Telefon: +48-22-206-9450 Faks: +48-22-206-9539 E-mail: vera@lsas.aero Częstotliwość: 131,580 MHz SITA: WAWVRXH <u>Welcome Airport Services</u> ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Telefon: +48-22-650-4546/-4547 Tel. kom.: +48-506-006-203 E-mail: ops.waw@welcome-as.pl Częstotliwość: 131,405 MHz 131,665 MHz - odladzanie SITA: WAWOOXH Obsługa ACFT: wszystkie typy. Pełen zakres obsługi naziemnej.	ORLEN Aviation Sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa Phone: +48-22-778-03-88 Mobile: +48-693-280-226 E-mail: koordynator@orlen.pl, jan.bobecki@orlen.pl Contact in commercial matters: Aviation Fuel Sales Team PKN ORLEN S.A. ul. Bielańska 12, 00-085 Warszawa Phone: +48-22-778-0882, +48-22-778-0338 Mobile: +48-695-056-287 E-mail: aviation@orlen.pl 2.4.4 Handling Agent <u>LS Airport Services S.A.</u> ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa Operations Centre H24 Phone: +48-22-206-9450 Fax: +48-22-206-9539 E-mail: vera@lsas.aero Frequency: 131.580 MHz SITA: WAWVRXH <u>Welcome Airport Services</u> ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa Phone: +48-22-650-4546/-4547 Mobile: +48-506-006-203 E-mail: ops.waw@welcome-as.pl Frequency: 131.405 MHz 131.665 MHz - deicing SITA: WAWOOXH ACFT serviced: all types. Complete range of ground handling services.
---	--

EPWA AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
1.	Hotele Hotel na lotnisku, H24. Hotele w mieście.	Hotels Hotel at the airport, H24. City hotels.
2.	Restauracje Restauracje, bufety.	Restaurants Restaurants, snack-bars.
3.	Środki transportu Autobusy miejskie, taksówki, kolej, autobusy międzymiastowe, wypożyczalnia samochodów.	Transportation Municipal buses, taxi, train, interurban buses, car rentals.
4.	Pomoc medyczna Pierwsza pomoc (szpitale w mieście).	Medical facilities First aid (hospitals in the city).
5.	Usługi bankowe i pocztowe Na terenie portu.	Bank and Post office In the airport area.
6.	Informacja turystyczna Dostępna.	Tourist office Available.
7.	Uwagi 2.5.1 - Telefon: +48-22-650-4891 - Faks: +48-22-846-4991	Remarks 2.5.1 - Phone: +48-22-650-4891 - Fax: +48-22-846-4991

EPWA AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWOPOŻAROWE	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 9 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 9 ICAO
2.	Wypożyczenie ratownicze Pojazdy ratowniczo-gaśnicze - 6 pojazd ratownictwa technicznego - 1 pojazd specjalny - schody ewakuacyjne - 1 pojazd dowodzenia i łączności - 1 ambulanse - 2 kontener medyczny - 1 kontener do dekontaminacji - 1	Rescue equipment Fire and rescue vehicles - 6 technical rescue vehicle - 1 special vehicle - rescue stairs - 1 management and communication vehicle - 1 ambulances - 2 medical container - 1 decontamination container - 1

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

Technika CDA:

- 1) Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemienia.
- 2) Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.
- 3) Na oraz przed pozycją z wiatrem utrzymywać czystą konfigurację statku powietrznego z wyjątkiem sytuacji, w których nie jest to możliwe np. ze względu na osiągi statku powietrznego lub instrukcje ATC.

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

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

2.21.4 WYKONYWANIE LOTÓW W GODZINACH 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾

- 2.21.4.1 Na Lotnisku Chopina w Warszawie obowiązują ograniczenia w wykonywaniu operacji lotniczych w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.
- 2.21.4.2 Wykonywanie lotów szkolnych, próbnych oraz technicznych jest w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ zabronione.
- 2.21.4.3 Zaleca się ograniczenie stosowania odwracania ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.
- 2.21.4.4 Zaleca się nieplanowanie operacji lotniczych rozkładowych, nierozkładowych i ad-hoc w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.
- 2.21.4.5 W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ dopuszcza się wykonywanie operacji lotniczych jedynie przez statki powietrzne certyfikowane w zakresie hałasu zgodnie z rozdziałem 3, 4, 5, 10 i 14 Załącznika 16 ICAO tom I.
- 2.21.4.6 Ograniczenia w wykonywaniu lotów w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ nie dotyczą statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych i lotów humanitarnych.

¹⁾ Patrz GEN 2.1.

2.21.5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

- 2.21.5.1 Zarządzający Lotniskiem Chopina w Warszawie prowadzi ciągłe pomiary hałasu lotniczego w środowisku.

System monitorowania hałasu lotniczego składa się z:

- 10 stałych punktów pomiarowych,
- 1 przewoźnej stacji pomiarowej,
- systemu komputerowego wraz z oprogramowaniem,
- połączenia z radarem lotniskowym.

Lokalizacja stałych punktów pomiarowych systemu monitorowania hałasu lotniczego:

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

CDA technique:

- 1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within up to 25 track miles to touchdown.
- 2) Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
- 3) At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

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

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

CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾

- At Warsaw Chopin Airport, aircraft movements are restricted between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.
- Training, test and technical flights are prohibited between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.
- Except for emergency situations, landing aircraft are recommended to reduce the application of reverse thrust between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.
- It is recommended to avoid planning scheduled, not scheduled, and ad-hoc aircraft movements between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.
- Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ aircraft movements are permitted only for aircraft with noise certification in accordance with ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3, 4, 5, 10 and 14.
- The restrictions on flights between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ do not apply to aircraft on state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.

¹⁾ See GEN 2.1.

MONITORING THE AVIATION NOISE

- The operator of Warsaw Chopin Airport permanently monitors the aviation noise emitted into the environment.
- The Aviation Noise Monitoring System consists of:
- 10 stationary measuring points,
 - 1 mobile measuring station,
 - computer system with software,
 - connection to the aerodrome radar.
- Locations of the stationary measuring points of the Aviation Noise Monitoring System:

Nr punktu Point No.	Nazwa Name	RWY	Odległość od RWY (KM) Distance from RWY (KM)	Współrzędne Coordinates
1.	ZALUSKI	11	1.08	52 10 31.7 N 020 55 57.2 E
2.	PIASECZNO	33	9.00	52 04 25.3 N 021 01 39.5 E
3.	MYSIADŁO	33	6.55	52 05 51.6 N 021 01 35.7 E
4.	ONKOLOGIA	29	3.75	52 08 47.2 N 021 01 59.9 E
5.	MERAL	15	3.19	52 12 08.4 N 020 55 48.2 E
6.	17 STYCZNIA	15	1.28	52 10 54.7 N 020 58 26.8 E
7.	KOSSUTHA	15	7.35	52 14 15.7 N 020 54 30.4 E
8.	URSUS	11	4.53	52 11 27.9 N 020 53 19.9 E
9.	ZAMIENIE	33	3.87	52 06 53.6 N 020 58 27.4 E

	AIRPORT COORDINATION LIMITED Rourke House 3 Watermans Business Park The Causeway Staines TW18 3BA, United Kingdom E-mail (zgłoszenia slotowe w formacie SCR): slots@acl-international.com E-mail (ogólne zapytania): poland@acl-international.com E-mail (adres pomocy ze strony ACL): help@acl-uk.org Telefon: +44-208-564-0637 +44-208-564-0621 Strona internetowa: Dostępność slotów: www.online-coordination.com Informacje ogólne: www.acl-international.com Link do alternatywnego dostępu do OCS (w przypadku awarii systemu głównego): https://acl-ocs.co.uk/Default.aspx Godziny pracy: MON-FRI 0930 - 1800 (0830-1700) UTC (z wyłączeniem dni wolnych od pracy w UK)	AIRPORT COORDINATION LIMITED Rourke House 3 Watermans Business Park The Causeway Staines TW18 3BA, United Kingdom E-mail (slot requests in SCR format): slots@acl-international.com E-mail (general queries): poland@acl-international.com E-mail (support from ACL): help@acl-uk.org Phone: +44-208-564-0637 +44-208-564-0621 Website: Slot availability: www.online-coordination.com General information: www.acl-international.com Alternative access to OCS (in the event of failure of the main system): https://acl-ocs.co.uk/Default.aspx Working hours: MON-FRI 0930 - 1800 (0830-1700) UTC (except for UK holidays)
2.23.1.5	Przydział slotów odbywa się zgodnie z przepisami Rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty oraz zgodnie z zasadami i terminami określonymi w IATA Worldwide Slot Guidelines.	Slot allocation is carried out in accordance with the provisions of the Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports and in compliance with the rules and dates specified in IATA Worldwide Slot Guidelines.
2.23.2	ZEZWOLENIE NA PARKOWANIE ZAGRANICZNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NA PŁYCIU WOJSKOWEJ Niezależnie od uzyskania zgody na lot, należy ubiegać się o udzielenie zezwolenia na postój zagranicznych statków powietrznych na płycie wojskowej. Wymagane jest zgłoszenie zamiaru postoju statku powietrznego na wojskowej płycie lotniska z wyprzedzeniem minimum 48 HR w formie PPR. Pełna procedura PPR oraz formularz PPR dostępne są na stronie 1. Bazy Lotnictwa Transportowego https://1bltr.wp.mil.pl/pl/ w zakładce „POZOSTAŁE”.	PERMISSION FOR FOREIGN AIRCRAFT TO PARK ON THE MILITARY APRON Irrespective of the clearance for flight, the parking of foreign aircraft on the military apron is subject to prior permission. The intention to park a foreign aircraft on the military apron requires the submission of a PPR at least 48 HR in advance. The full PPR procedure and request form are available on the website of the 1st Airlift Base https://1bltr.wp.mil.pl/pl/ in the tab „POZOSTAŁE”.
2.23.3	PRZYDZIELANIE SLOTÓW W PORZE NOCY	SLOT ALLOCATION AT NIGHT
2.23.3.1	Środowiskowe ograniczenia dotyczące wykonywania operacji lotniczych w porze nocy, tj. w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC ¹⁾ mają na celu dotrzymanie warunków wynikających z ustanowienia Obszaru Ograniczonego Użytkowania.	Environmental restrictions concerning the carrying out of flight operations at night, i.e. between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC ¹⁾ , are intended to keep with the constraints imposed by the establishment of the Restricted Use Area.
2.23.3.2	Służący do zarządzania operacjami w porze nocy Quota Count System wraz z tabelą punktów Quota dla poszczególnych typów statków powietrznych jest szczegółowo opisany na stronie internetowej Lotniska Chopina w Warszawie, pod adresem: https://www.lotnisko-chopina.pl/pl/quota-count-system.html oraz na stronie internetowej Koordynatora Rozkładów Lotów.	A detailed description of the Quota Count System for managing night operations and the table of QCS points for individual aircraft types are available on the Warsaw Chopin Airport website https://www.lotnisko-chopina.pl/en/quota-count-system.html and the website of the flight schedule coordinator.
2.23.3.3	Limit punktów Quota Count dostępny do dystrybucji slotów w każdym sezonie rozkładowym IATA jest deklarowany przez Zarządzającego Lotniskiem Chopina w Warszawie jako parametr koordynacyjny.	The limit value of QCS points available for slot allocation in each IATA schedule season is declared by the Warsaw Chopin Airport administration as a coordination parameter.
2.23.3.4	Zakaz planowania operacji lotniczych – Core Night	Core Night rule
2.23.3.4.1	W godzinach 2230 - 0430 (2130 - 0330) UTC ¹⁾ obowiązuje Core Night, tj. zakaz planowania operacji lotniczych. Operacje, które mają zostać wykonane w porze nocy, nie mogą zostać zaplanowane na porę Core Night.	Between 2230 and 0430 (2130 and 0330) UTC ¹⁾ the Core Night rule, i.e. the prohibition of planning air operations for this period, shall be in force. Operations which are to be performed at night must not be scheduled to operate during the Core Night period.
2.23.3.4.2	W porze Core Night dopuszcza się wykonywanie:	During the Core Night period the following operations shall be permitted:
a.	lotów państwowych (STATE, HEAD, GARDIA),	state flights (STATE, HEAD, GARDIA),
b.	lądowań awaryjnych,	emergency landings,
c.	lotów humanitarnych (HUM, HOSP, SAR).	humanitarian flights (HUM, HOSP, SAR).
d.	operacji opóźnionych (z przyczyn niezależnych od przewoźnika), wchodzących w skład serii slotów,	flights operationally delayed (for reasons beyond the control of the carrier) forming a part of a series of slots,
e.	przekierowanych przylotów.	diverted inbound flights.
2.23.3.4.3	W porze Core Night nie dopuszcza się operacji ad-hoc oraz przebazowania.	During the Core Night period ad-hoc and positioning operations shall not be permitted.

2.23.3.4.4 Szczegółowe zapisy znajdują się w dokumencie „Zasada lokalna EPWA 1” dostępnym na stronie Koordynatora Rozkładów Lotów pod adresem <https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=12> w punkcie „Local Guidelines”.

¹⁾ Patrz GEN 2.1.

2.23.4 MIGRACJE PTAKÓW I OBSZAR FAUNY WRAŻLIWEJ NA HAŁAS

2.23.4.1 MIGRACJA PTAKÓW

Przeloty kluczy gęsi nad Warszawą, w dzień i w nocy, w okresie wędrówki wiosennej (od końca lutego do połowy kwietnia) i jesiennej (w październiku do połowy listopada). Zwykle klucze ptaków liczą po kilkadziesiąt osobników. Wiosną przeloty skierowane są na wschód (E), a jesienią na zachód (W).

Przeloty stad krakowatych: gawronów, kawek odbywają się najczęściej w okolicy THR 15 i THR 11 o świcie i o zmierzchu.

2.23.4.2 OSTRZEŻENIE

W okresie od maja do września dochodzi do zwiększonej liczby zderzeń statków powietrznych z ptakami na EPWA.

W okresie wędrówek wiosennych i jesiennych mogą zalatywać na teren lotniska czajki i bociany. Podczas opadów deszczu mogą pojawić się mewy w dużych stadach.

Od czerwca do sierpnia wzmożona aktywność pustulek.

2.23.4.3 KONTROLA ODNOŚNIE WYSTĘPOWANIA ZWIERZĄT

Kontrola wykonywana jest przez sokolnika, przy użyciu ptaków drapieżnych, psa, środków pirotechnicznych i bio-akustycznych. Po zgłoszeniu zderzenia statku powietrznego z ptakiem dokonywana jest kontrola drogi startowej i statku powietrznego (po lądowaniu).

Na terenie lotniska stosowany jest laser ręczny do płoszenia ptaków.

2.23.4.4 SPRAWOZDAWCZOŚĆ

Każda obecność ptaków na terenie lotniska powinna zostać zgłoszona do TWR w celu usunięcia zagrożenia przez sokolników.

Po zderzeniu statku powietrznego z ptakiem załoga powinna sporządzić MELDUNEK O ZDERZENIU Z PTAKAMI.

2.23.5 ZAKAZ TANKOWANIA Z PASAŻERAMI NA POKŁADZIE

2.23.5.1 Zabrania się tankowania oraz roztankowywania samolotów z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania lub wysiadania do/z samolotu.

2.23.5.2 Wyjątek stanowią sytuacje awaryjne i niestandardowe (m.in. loty z międzylądowaniem na lotnisku EPWA, loty wykonywane w celu ochrony życia lub zdrowia lub w celu przeciwdziałania klęskom żywiołowym, loty wykonywane w ramach działań bezpośrednio związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i z obronnością państwa, loty gdy samolot musiał zawrócić z powietrza na lotnisko EPWA lub samolot musiał zawrócić na stanowisko postojowe po odwołaniu z przyczyn operacyjnych, technicznych, pogodowych lub bezpieczeństwa).

2.23.6 PRÓBY SILNIKÓW

2.23.6.1 Próby silników statków powietrznych może wykonywać tylko uprawniony agent obsługi naziemnej lub personel linii lotniczej po zgłoszeniu i uzyskaniu zgody Kierownika Zmiany Dyżurnych Operacyjnych Portu.

2.23.6.2 Próby silników w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ zabronione.

¹⁾ Patrz GEN 2.1

2.23.7 WYKAZ TWY Z PODZIAŁEM NA TYPY ZAINSTALOWANEGO OŚWIETLENIA NAWIGACYJNEGO

Stosowane terminy (kody IATA):

TEL - światła krawędzi dróg kołowania

TCL - światła linii środkowej dróg kołowania

TCB - światła poprzeczki pośredniego miejsca oczekiwania

H - światła halogenowe

L - światła LED

X - brak światła na TWY

Inne:

OZN - oznaczniki odbłaskowe

Detailed information is provided in the document “Local Rule EPWA-1” available on the coordinator’s website: <https://www.acl-uk.org/airport-info-details/?aid=12> under “Local Guidelines”.

¹⁾ See GEN 2.1.

BIRD MIGRATIONS AND AREA OF NOISE SENSITIVE FAUNA

BIRD MIGRATION

The passage of skeins of geese, during the day and the night, in the period of spring migration (from the end of February until mid-April) and autumn migration (in October until mid-November). Usually the bird skeins amount to dozens of birds. In the spring the passages turn to the east (E) and in the autumn - to the west (W).

Passages of corvidae birds: rooks, jackdaws usually take place in the vicinity of THR 15 and THR 11 at dawn and at dusk.

WARNING

There is a greater number of collisions of aircraft with birds at EPWA aerodrome in the period from May until September.

During spring and autumn migrations lapwings and storks may fly within the aerodrome area. Gulls in large herds may appear during rainfalls.

Kestrel activity intensified from June to August.

INSPECTION OF ANIMALS OCCURRENCE

The inspection is carried out by the falconer, with the use of birds of prey, a dog, pyrotechnic and bioacoustics means. After reporting a bird strike, runway and aircraft shall be checked (after landing).

A hand-held bird scaring laser is used at the aerodrome.

REPORTING

Each bird strike hazard in the area of the aerodrome shall be reported to TWR to eliminate the risk by the falconers.

After a bird strike, the crew shall fill in the BIRD STRIKE REPORTING FORM.

PROHIBITION OF FUELLING WITH PASSENGERS ON BOARD

The fuelling and defueling of aircraft with passengers on board and during embarkation and disembarkation is prohibited.

An exception are emergency and non-standard situations (inter alia flights with a stopover at EPWA aerodrome, flights conducted for the protection of human life and health or prevention of natural disasters, flights conducted as part of actions directly related to the provision of public security and state defence, flights where the aircraft had to divert to EPWA aerodrome or return to the parking stand for operational, technical, weather or safety reasons).

ENGINE TESTS

Aircraft engine checks may be carried out only by authorised handling agent or airline staff after notification to and upon approval of the Airport Duty Officers Supervisor.

Engine tests are prohibited between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾.

¹⁾ See GEN 2.1

LIST OF TWY ACCORDING TO NAVIGATIONAL LIGHTING INSTALLED

Glossary (IATA codes):

TEL - TWY edge lighting

TCL - TWY centre line lighting

TCB - TWY clearance bar lighting

H - halogen spotlights

L - LED lighting

X - no lights on TWY

Others:

OZN - reflective markings

	TWY	TEL	TCL	TCB			TWY	TEL	TCL	TCB
1	A0	H	H	H		28	L	H	L	L
2	A1	H	H	H		29	M1	X	L	L
3	A2	H	H	H		30	M2	X	L	L
4	A3	H/L	H/L	H/L		31	M3	X	L	L
5	A4	H/L	L	L		32	N1	L	L	X
6	A5	L	L	X		33	N2	L	L	L
7	A6	L	L	L		34	N3	L	L	L
8	A7	L	L	X		35	O1	H	H	H
9	A8	L/OZN	L	L		36	O2	X	L	L
10	B1	OZN	X	X		37	R	L	L	L
11	B6	H	X	X		38	S1	H	H	H
12	B7	H	X	X		39	S2	L	L	L
13	B8	H	X	X		40	S3	H	H	H
14	C1	L	L	L		41	U1	X	L	L
15	D2	H	H	H		42	U2	H	X	X
16	D3	H	X	X		43	U3	X	H	H
17	D4	L	L	L		44	W	X	L	L
18	D5	OZN	X	X		45	Z1	H	H	H
19	E1	L	H/L	L		46	Z2	X	H	H
20	E2	L	L	L		47	Z3	X	H	H/L
21	E3	L	L	L		48	Z4	X	H	H
22	E4	L	L	L		49	Z5	X	H	H
23	G	L	L	L		50	ZB1	X	H/L	H/L
24	H1	H	X	X		51	ZB2	X	H/L	H/L
25	H2	L	L	L		52	ZO1	X	H/L	H/L
26	J	X	L	L		53	ZO2	X	H/L	H/L
27	K	H	X	X		–	–	–	–	–

2.23.7 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII
ŚRODKOWEJ TWY
MIEJSCA OCZEKIWANIA PRZED DROGĄ STARTOWĄ

GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE
LINE POINTS
RUNWAY-HOLDING POSITIONS

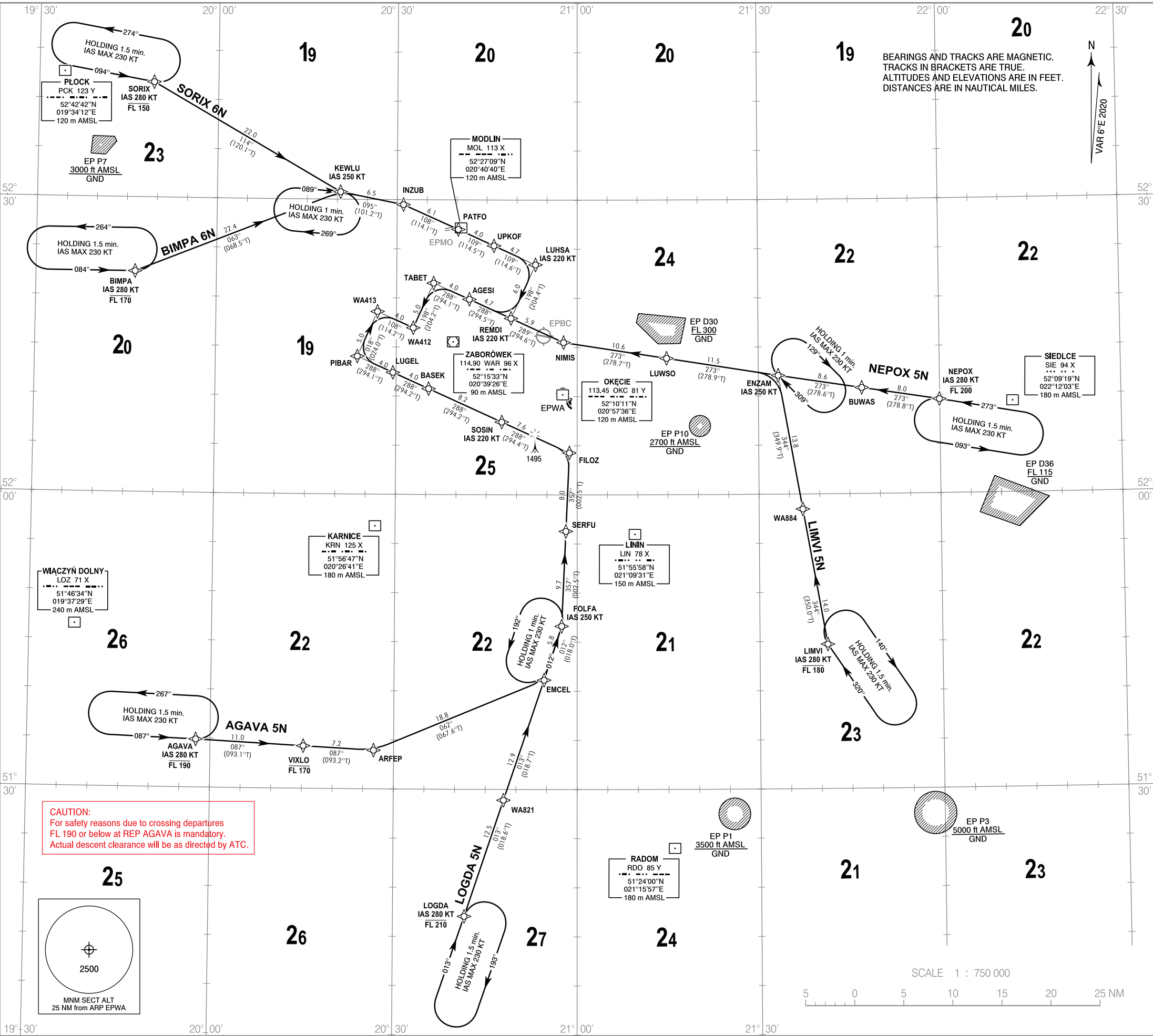
NR/NR	Nr punktu/ Point No.	Szerokość geograficzna/Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)		NR/NR	Nr punktu/ Point No.	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna/ Longitude (E)
1	A0_15	52 10 44.03	020 57 25.83		15	N1_29_11	52 09 55.47	020 58 24.83
2	D2_33_15	52 10 31.73	020 57 38.52		16	A5_11_29	52 09 44.40	020 58 26.72
3	S2_33_15	52 10 25.60	020 57 45.41		17	R_29_11	52 09 49.22	020 58 39.77
4	O1_33_15	52 10 14.48	020 57 54.36		18	N3	52 09 44.61	020 58 57.26
5	S1_33_15	52 10 14.20	020 57 54.92		19	E3_29	52 09 44.29	020 58 59.55
6	H2_33_15	52 09 18.87	020 58 40.36		20	E4_29	52 09 43.02	020 59 04.04
7	A8_33	52 09 01.18	020 58 59.15		21	L_29	52 09 36.74	020 58 59.38
8	B8_33	52 08 55.72	020 58 45.90		22	D4_11_29	52 10 06.01	020 57 18.22
9	B7_33	52 08 58.58	020 58 42.80		23	C1_11	52 10 13.25	020 56 45.82
10	H1_15_33	52 09 15.80	020 58 31.06		24	N2_29_11	52 09 50.04	020 58 38.07
11	D3_15_33	52 10 23.23	020 57 31.82		25	15_11_29	52 10 02.07	020 57 56.95
12	B1_15	52 10 39.77	020 57 17.94		26	33_11_29	52 09 51.32	020 58 06.34
13	D3_29_11	52 10 14.72	020 57 25.10		27	29_15_33	52 09 54.25	020 58 10.37
14	A4_29_11	52 09 56.30	020 58 16.32		28	11_15_33	52 09 59.15	020 57 52.92

RNAV 1
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH	125.055, 128.805, 129.380, 135.930
Okecie GROUND	121.905
Okecie TOWER	118.305
ATIS ARR	120.455

WARSAW CHOPIN AIRPORT
RWY 11



1. All aircraft which can not follow and utilize RNAV 1 trajectories shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
2. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
3. Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
4. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. If ILS CAT II or LOC RWY 11 approach procedure is unavailable, expect radar vectors to FAF VOR RWY 11.

CDA (CONTINUOUS DESCENT APPROACH)
TECHNIQUE

1. Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
2. Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
3. At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

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

1. 25 track miles to touchdown, when ready descend.
2. Expect base leg after/before/between WPT.
3. Expect full procedure.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:

- a) If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set transponder to 7600, continue with FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.
- b) If STAR was assigned and acknowledged by air crew and vectoring was initiated, set transponder to 7600 and continue on assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 min. (from setting 7600). Then proceed direct to FAP/FAF and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart.
- c) If STAR was not assigned, set transponder to 7600, proceed according to FPL and FPL STAR, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:

Set the transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR (52°15'33.0"N, 020°39'26.0"E). Over DVOR/DME WAR descend to altitude 4000 ft. Then proceed FAP ILS z RWY 11 or FAF VOR RWY 11, execute approach and land (ILS or VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

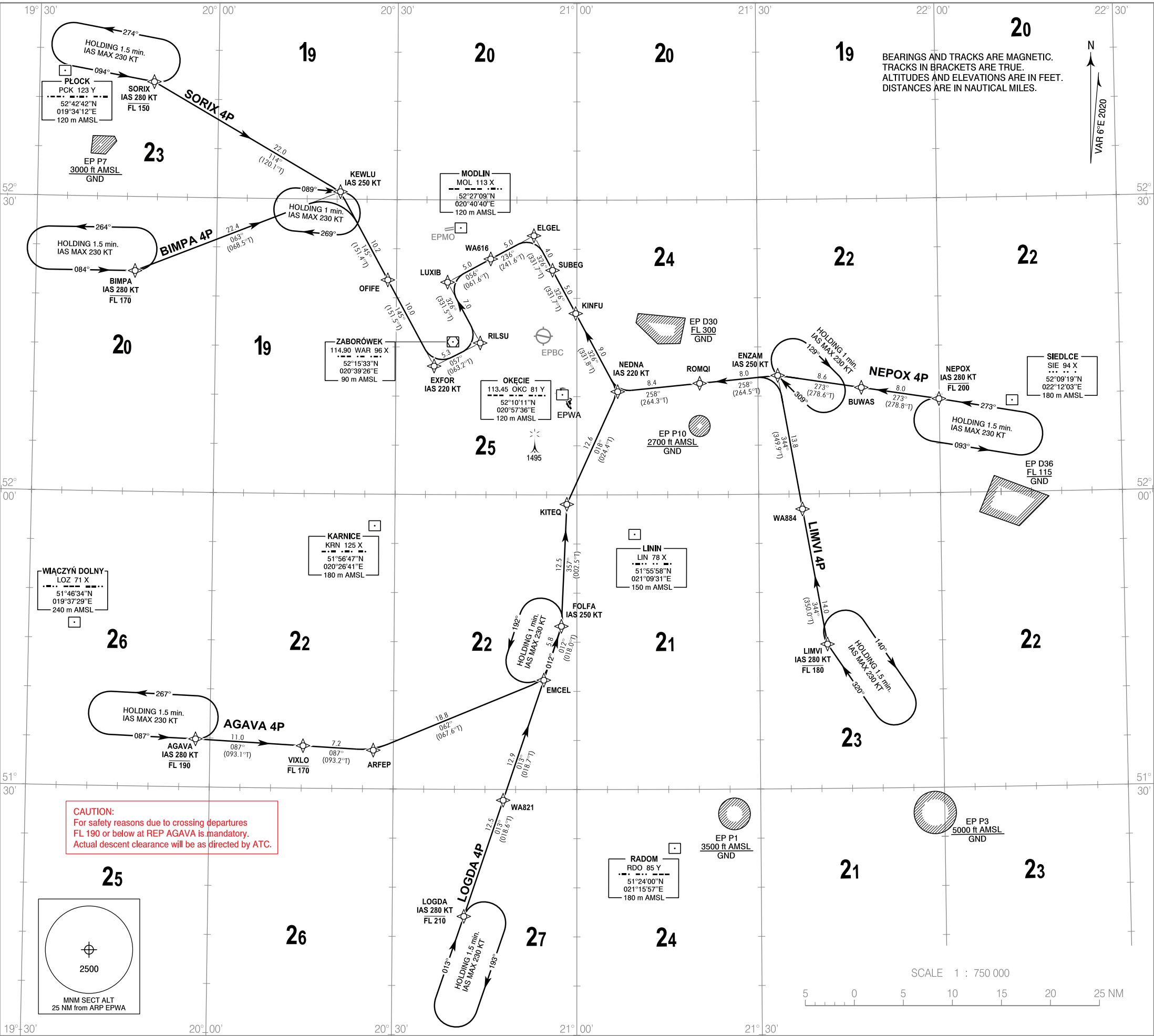
Correction: CDA technique description pt. 3 changed.

RNAV 1
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH	125.055, 128.805, 129.380, 135.930
Okecie GROUND	121.905
Okecie TOWER	118.305
ATIS ARR	120.455

WARSAW CHOPIN AIRPORT
RWY 15



1. All aircraft which can not follow and utilize RNAV 1 trajectories shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
2. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
3. Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
4. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.

CDA (CONTINUOUS DESCENT APPROACH) TECHNIQUE

1. Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
2. Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
3. At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

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

1. 25 track miles to touchdown, when ready descend.
2. Expect base leg after/before/between WPT.
3. Expect full procedure.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:

- a) If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set transponder to 7600, continue with FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.
- b) If STAR was assigned and acknowledged by air crew and vectoring was initiated, set transponder to 7600 and continue on assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 min. (from setting 7600). Then proceed direct to FAP/FAF and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart.
- c) If STAR was not assigned, set transponder to 7600, proceed according to FPL and FPL STAR, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:

Set the transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR (52°15'33.0"N, 020°39'26.0"E). Over DVOR/DME WAR descend to altitude 4000 ft. Then proceed FAP ILS z RWY 11 or FAF VOR RWY 11, execute approach and land (ILS or VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

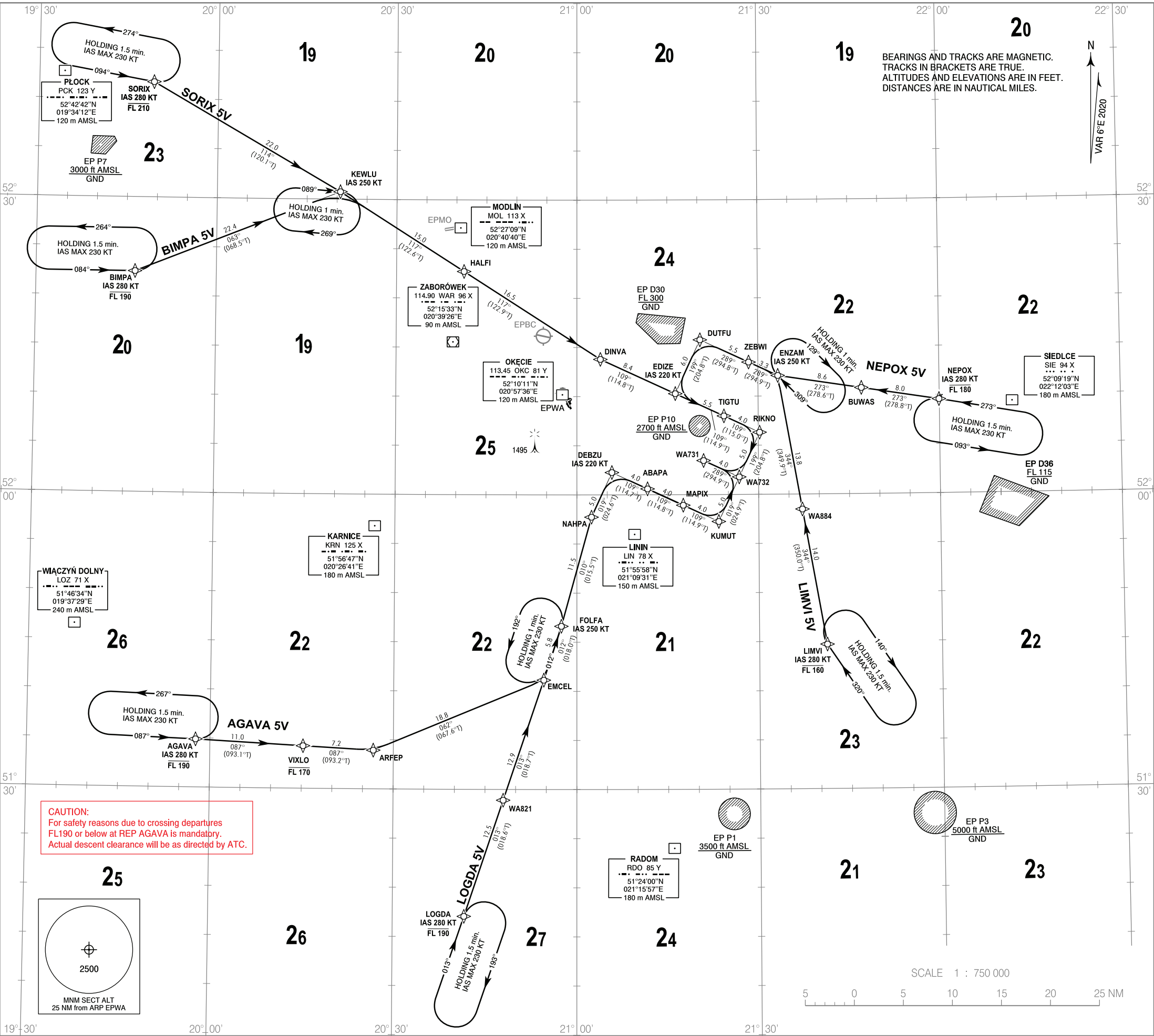
Correction: CDA technique description pt. 3 changed.

**RNAV 1
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH	125.055, 128.805, 129.380, 135.930
Okecie GROUND	121.905
Okecie TOWER	118.305
ATIS ARR	120.455

**WARSAW CHOPIN AIRPORT
RWY 29**



1. All aircraft which can not follow and utilize RNAV 1 trajectories shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
2. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
3. Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
4. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.

CDA (CONTINUOUS DESCENT APPROACH) TECHNIQUE

1. Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
2. Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
3. At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

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

1. 25 track miles to touchdown, when ready descend.
2. Expect base leg after/before/between WPT.
3. Expect full procedure.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:

- a) If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set transponder to 7600, continue with FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.
- b) If STAR was assigned and acknowledged by air crew and vectoring was initiated, set transponder to 7600 and continue on assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 min. (from setting 7600). Then proceed direct to FAP/FAF and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart.
- c) If STAR was not assigned, set transponder to 7600, proceed according to FPL and FPL STAR, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:

Set the transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR (52°15'33.0"N, 020°39'26.0"E). Over DVOR/DME WAR descend to altitude 4000 ft. Then proceed FAP ILS z RWY 11 or FAF VOR RWY 11, execute approach and land (ILS or VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

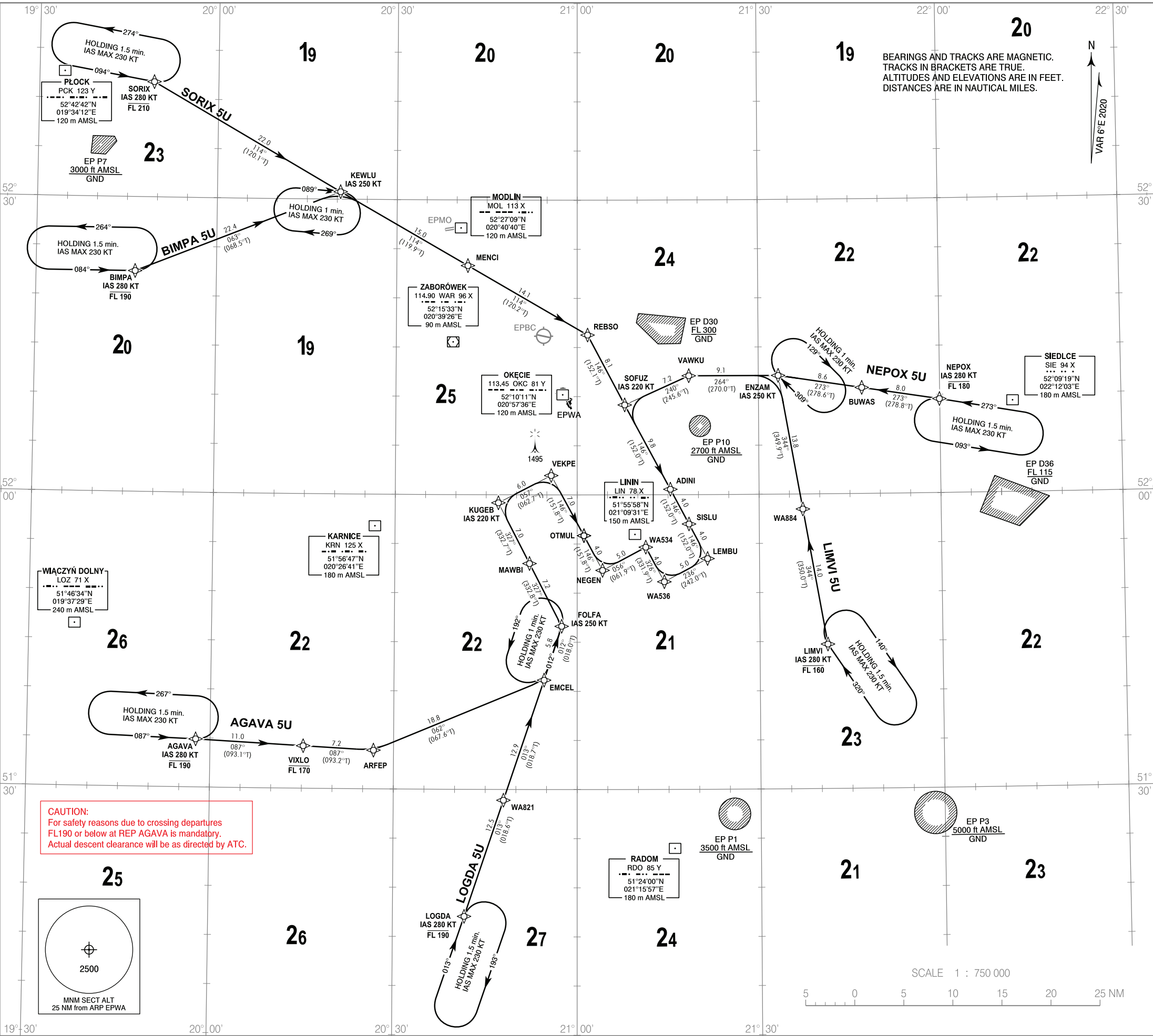
Correction: CDA technique description pt. 3 changed.

**RNAV 1
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Warszawa APPROACH	125.055, 128.805, 129.380, 135.930
Okecie GROUND	121.905
Okecie TOWER	118.305
ATIS ARR	120.455

**WARSAW CHOPIN AIRPORT
RWY 33**



1. All aircraft which can not follow and utilize RNAV 1 trajectories shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
2. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
3. Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
4. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. If ILS CAT II or LOC RWY 33 approach procedure is unavailable, expect radar vectors to FAF VOR RWY 33.

**CDA (CONTINUOUS DESCENT APPROACH)
TECHNIQUE**

1. Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
2. Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
3. At and before downwind position maintain clean speed except when not feasible, e.g. due to aircraft performance or ATC instructions.

ATC R/T example at or above 7000 ft AMSL:
1. 25 track miles to touchdown, when ready descend.
2. Expect base leg after/before/between WPT.
3. Expect full procedure.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

- RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:
- a) If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set transponder to 7600, continue with FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.
 - b) If STAR was assigned and acknowledged by air crew and vectoring was initiated, set transponder to 7600 and continue on assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 min. (from setting 7600). Then proceed direct to FAP/FAF and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart.
 - c) If STAR was not assigned, set transponder to 7600, proceed according to FPL and FPL STAR, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600. If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach (ILS or VOR) and land.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:
Set the transponder to 7600. Maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed DVOR/DME WAR (52°15'33.0"N, 020°39'26.0"E). Over DVOR/DME WAR descend to altitude 4000 ft. Then proceed FAP ILS z RWY 11 or FAF VOR RWY 11, execute approach and land (ILS or VOR RWY 11). If landing is not possible, execute missed approach and proceed to FAP/FAF of most convenient RWY, execute approach and land.

Correction: CDA technique description pt. 3 changed.

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 MON-FRI 0600-2100 (0500-2000) SUN 1300-2100 (1200-2000)	De-icing 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	ŚLUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE	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 NIL	Remarks NIL

EPZG AD 2.5	ULATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
-------------	--------------------------	----------------------

1.	Hotele Hotele 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, Babimocie, 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	ŚLUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWOŻAROWE	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
-------------	------------------------------------	-----------------------------------

1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 5 ICAO (CAT 7 ICAO O/R, z wyprzedzeniem 24 HR.)	Aerodrome category for fire fighting 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 kwalifikowanych 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.