

## Zmiany w przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska Szczecin Goleniów

### **Zmiana granic CTR Szczecin**

53°45'57"N 014°54'46"E

53°33'42"N 015°11'42"E

Dalej łuk o promieniu 11km i środku w punkcie 53°29'30"N 015°04'40"E

53°25'22"N 014°57'34"E

53°26'36"N 014°55'19"E

53°37'56"N 014°39'33"E

53°41'00"N 014°41'06"E

53°45'25"N 014°47'24"E

53°45'57"N 014°54'46"E

Dolna granica: GND

Górna granica: 518m (1700ft) AMSL

Zmiana granic poziomych CTR Szczecin

### **Zmiana górnej granicy TMA Szczecin**

OPIS I GRANICE POZIOME	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI
<b>SEKTOR „A”</b> Linia łącząca następujące punkty 53°47'11"N 014°40'22"E 53°45'57"N 014°54'46"E 53°35'24"N 015°24'25"E 53°25'11"N 015°27'09"E 53°19'54"N 015°12'10"E 53°18'32"N 014°57'59"E 53°36'19"N 014°36'16"E 53°47'11"N 014°40'22"E	2000 m (6500 ft) AMSL 518 m (1700 ft) AMSL <span style="float: right;">C</span>	TWR SZCZECIN	121.250 (MHz) SZCZECIN WIEŻA Pl,En
<b>SEKTOR „B”</b> Linia łącząca następujące punkty: 53°47'11"N 014°40'22"E 53°45'57"N 014°54'46"E 53°43'14"N 015°23'27"E 53°28'07"N 015°33'23"E 53°18'01"N 015°31'10"E 53°15'39"N 015°22'32"E 53°18'32"N 014°57'59"E 53°36'19"N 014°36'16"E 53°47'11"N 014°40'22"E	FL 135 2000 m (6500 ft) AMSL <span style="float: right;">C</span>	TWR SZCZECIN         ACC WARSZAWA <sup>1</sup>	121.250 (MHz) SZCZECIN WIEŻA Pl,En  134.925 MHz WARSZAWA KONTROLA Pl,En
<b>SEKTOR „C”</b> 53°47'34"N 014°35'43"E 53°41'29"N 014°33'33"E 53°41'04"N 014°16'43"E następnie na północ wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu 53°51'11"N 014°13'40"E 53°50'15"N 014°19'27"E 53°47'34"N 014°35'43"E	FL 135 FL 95 <span style="float: right;">C</span>	TWR SZCZECIN         ACC WARSZAWA <sup>1</sup>	121.250 (MHz) SZCZECIN WIEŻA Pl,En    134.925 MHz WARSZAWA KONTROLA Pl,En



## Zmiany w przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska Rzeszów/Jasionka

### Rejon kontrolowany lotniska – TMA Rzeszów

OPIS I GRANICE POZIOME	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI
<b>SEKTOR „A”</b> Linia łącząca następujące punkty: 50°18'44"N    021°38'53"E 50°17'36"N    022°34'46"E 50°08'38"N    022°38'49"E 49°57'37"N    022°32'13"E 49°57'52"N    021°44'41"E 49°55'23"N    021°33'04"E 50°10'28"N    021°25'24"E 50°18'44"N    021°38'53"E	<u>2000m (6500ft) AMSL</u> 610m (2000ft) AMSL C	TWR RZESZÓW	126.800 MHz RZESZÓW WIEŻA PI,En
<b>SEKTOR „B”</b> Linia łącząca następujące punkty: 50°22'37"N    021°45'13"E 50°29'20"N    022°31'14"E 50°20'51"N    022°47'55"E 50°12'25"N    022°46'30"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 50°05'32"N    021°17'24"E 50°22'37"N    021°45'13"E	<u>FL 095</u> 2000m (6500ft) AMSL C	TWR RZESZÓW	126.800 MHz RZESZÓW WIEŻA PI,En
<b>SEKTOR „C”</b> Linia łącząca następujące punkty: 50°26'27"N    021°17'33"E 50°22'37"N    021°45'13"E 50°29'20"N    022°31'14"E 50°20'51"N    022°47'55"E 49°57'57.03"N 023°08'17.98"E Dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu: 49°48'32.00"N 022°56'24.00"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 50°18'26"N    021°04'36"E 50°26'27"N    021°17'33"E	<u>FL 145</u> <u>FL 095</u> C	TWR RZESZÓW ACC WARSZAWA <sup>1</sup>	126.800 MHz RZESZÓW WIEŻA PI,En  134.925 MHz WARSZAWA KONTROLA PI,En
<b>SEKTOR „D”</b> Linia łącząca następujące punkty: 50°01'00"N    022°17'00"E 50°04'01"N    022°29'46"E 50°09'45"N    022°29'47"E 50°14'02"N    022°17'04"E 50°01'00"N    022°17'00"E	<u>610m(2000ft) AMSL</u> 460m (1500ft) AMSL C	TWR RZESZÓW	126.800 MHz RZESZÓW WIEŻA PI,En

<sup>1</sup> W stosunku do lotów tranzytowych (patrz AIP Polska pkt. GEN 3.3 „Służba informacji powietrznej, służba alarmowa i służba kontroli ruchu lotniczego w przestrzeni kontrolowanej są zapewniane przez ACC Warszawa w drogach lotniczych ATS/RNAV łącznie z ich odcinkami przechodzącymi przez rejony (strefy) kontrolowane lotnisk.”.

### Zmiana granic CTR Rzeszów:

- 1) 50°14'08"N 021°45'03"E
- 2) 50°14'02"N 022°17'04"E
- 3) 50°01'00"N 022°17'00"E
- 4) 50°01'00"N 021°45'00"E
- 5) 50°04'26"N 021°43'40"E
- 6) 50°10'39"N 021°43'31"E
- 1) 50°14'08"N 021°45'03"E

Dolna granica: GND

Górna granica: 610m (2000ft) AMSL

### Likwidacja stref TRA11A, 11B oraz TRA 10D

#### Zmiana granic poziomych i pionowych stref TRA 10.

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Częstotliwość/Znak wywoławczy/Języki/	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5	6
<b>EP TRA 10</b>					
<b>EP TRA 10 A</b>	50°27'13"N 021°03'51"E 50°26'27"N 021°17'33"E 50°22'37"N 021°45'13"E 50°08'46"N 021°22'39"E 50°10'21"N 020°59'11"E 50°23'33"N 020°58'58"E 50°27'13"N 021°03'51"E	<u>FL115</u> GND	119.100 MHz MIELEC INFORMACJA PI, En	Zgodnie z AUP	Przestrzeń powietrzna klasy G Strefa kolizyjna z TMA Rzeszów. Patz ENR 2.2.2
<b>EP TRA 10 B</b>	50°22'37"N 021°45'13"E 50°26'53"N 022°14'25"E 50°18'05"N 022°13'22"E 50°18'44"N 021°38'53"E 50°22'37"N 021°45'13"E	<u>FL115</u> GND	119.100 MHz MIELEC INFORMACJA PI, En	Zgodnie z AUP	Przestrzeń powietrzna klasy G Strefa kolizyjna z TMA Rzeszów. Patz ENR 2.2.2
<b>EP TRA 10 C</b>	50°26'53"N 022°14'25"E 50°29'20"N 022°31'14"E 50°20'51"N 022°47'55"E 50°17'36"N 022°34'46"E 50°18'05"N 022°13'22"E 50°26'53"N 022°14'25"E	<u>FL115</u> 610m(2000ft)	119.100 MHz MIELEC INFORMACJA PI, En	Zgodnie z AUP	Przestrzeń powietrzna klasy G Strefa kolizyjna z TMA Rzeszów. Patz ENR 2.2.2

Usunięcie punktów: KUBUK, PIGAT

#### Wprowadzenie punktów:

AKETU 50°18'00"N 022°16'13"E  
GOVRI 50°06'25"N 021°01'54"E  
ORTEB 50°06'08"N 020°34'11"E  
USALO 49°56'25"N 019°03'53"E

Przedłużenie drogi T738 od NDB KRW w kierunku wschodnim. Wprowadzenie punktów GOVRI, ORTEB .

1	2	3	4	5	6	7
<b>T738</b>						
Δ GOVRI 50°06'25"N 021°01'54"E						
	265	33.1	$\frac{460}{95}$ [C]		100 ↓	18.5 CDR 1, H24 na FL095-FL235, patrz ENR. 1.3
Δ ORTEB 50°06'08"N 020°34'11"E						
	265	47.0	$\frac{460}{95}$ [C]		100 ↓	18.5
Δ KRAKÓW NDB(KRW)						
Dalej bez zmian						

Wprowadzenie REP AKETU w drodze Q258. Usunięcie REP KUBUK

1	2	3	4	5	6	7
<b>Q258</b>						
Wcześniej bez zmian						
Δ RZESZÓW DVOR/DME (RZE)						
	$\frac{035}{215}$	27.9	$\frac{195}{095}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18.5 NIL
Δ AKETU 50°18'00"N 022°16'13"E						
	$\frac{035}{215}$	27.5	$\frac{195}{095}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18.5 NIL
Δ VELAX						
Dalej bez zmian						

Usunięcie REP PIGAT z drogi L981

1	2	3	4	5	6	7
<b>L981</b>						
Wcześniej bez zmian						
Δ ARSOG						
	$\frac{108}{289}$	84.6	$\frac{460}{095}$ [C]	110 ↑	100 ↓	18.5 NIL
Δ NIDIP						
	$\frac{108}{288}$	30.3	$\frac{460}{095}$ [C]	110 ↑	100 ↓	18.5 CDR 1,2,3 na FL095-FL115 patrz ENR 1.3

Δ ETITI							
	107 288	74.2	460 095 [C]	110 ↑		100 ↓	CDR 1,2,3 na FL095-FL115 patrz ENR 1.3
Δ JEDOW VOR/DME (JED)							
Dalej bez zmian							

Wprowadzenie REP USALO w drodze Z127

1	2	3	4	5	6	7
<b>Z127</b>						
▲ TUSIN						
	250	36.8	285 95 [C]		100 ↑	18.5 NIL
Δ USALO 49°56'25"N 019°03'53"E						
	250	21.5	285 95 [C]		100 ↑	18.5 NIL
Δ RINAM						
Dalej bez zmian						

Zmiana punktów VFR w trasach dołotowo/odłotowych dla lotniska EPRZ. (likwidacja PAPA, LIMA; dodanie ALFA, DELTA JULIET). Zmiana przebiegu tras VFR nr 1 (podział na 1A oraz 1B), 2 oraz 3, wprowadzenie dodatkowych procedur oczekiwania dla lotów VFR w rejonie TMA/CTR Rzeszów – AD 2 EPRZ 1-8.

## 2.22.2 PROCEURY DLA LOTÓW VFR

Dołoty i odłoty VFR (patrz AD 2 EPRZ 7-2-1) do/z lotniska RZESZÓW/  
Jasionka odbywają się po następujących trasach:

**Trasa VFR nr 1B:** punkt OSCAR 50°18'36"N 021°44'12"E (Cmolasy) - punkt  
KILO 50°14'46"N 021°47'12"E (Kolbuszowa) - punkt NOVEMBER  
50°10'00"N 022°02'00"E (Wysoka Głogowska) - lotnisko RZESZÓW/  
Jasionka.

**Trasa VFR nr 1A:** punkt ALFA 50°16'34"N 021°36'22"E (Przyłęk) - punkt  
KILO 50°14'46"N 021°47'12"E (Kolbuszowa) - punkt NOVEMBER  
50°10'00"N 022°02'00"E (Wysoka Głogowska) - lotnisko RZESZÓW/  
Jasionka.

**Trasa VFR nr 2:** punkt DELTA 50°19'14"N 022°20'41"E (Nowa Sarzyna) - punkt  
MIKE 50°14'57"N 022°07'19"E (Sokołów Małopolski) - punkt NOVEMBER  
50°10'00"N 022°02'00"E (Wysoka Głogowska) - lotnisko RZESZÓW/  
Jasionka.

**(LIKWIDACJA obecnego punktu LIMA)**

**Trasa VFR nr 3:** punkt JULIET 50°01'37"N 022°42'51"E (JAROSŁAW) - punkt  
ECHO 50°03'09"N 022°14'03"E (Łańcut) - punkt SIERRA 50°03'52"N  
022°02'06"E (Rzeszów Zależne) - lotnisko RZESZÓW/Jasionka.

**(LIKWIDACJA obecnego punktu PAPA)**

Przy dołotach wykonywanych poniżej wysokości 550 m AMSL po trasach wymienionych powyżej punktami nawiazania łączności z TWR EPRZ są punkty: ALFA, BRAVO, CHARLIE, DELTA, JULIET, OSCAR, TANGO, WHISKEY.

**Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z  
CTR RZESZÓW/Jasionka:**

**ALFA** 50°16'34"N 021°36'22"E (Przyłęk) – (NOWY)  
**BRAVO** 49°59'02"N 021°56'40"E Boguchwała  
**CHARLIE** 49°59'25"N 022°08'42"E Chmielnik (północna strona miejscowości)  
**DELTA** 50°19'14"N 022°20'41"E (Nowa Sarzyna) – (NOWY)  
**ECHO** 50°03'09"N 022°14'03"E Łańcut (południowa strona miejscowości)  
**KILO** 50°14'46"N 021°47'12"E Kolbuszowa (wschodnia strona miejscowości)  
**JULIET** 50°01'37"N 022°42'51"E Jarosław (północna strona miejscowości) – (NOWY)  
**MIKE** 50°14'57"N 022°07'19"E Sokołów Małopolski (północna strona miejscowości)  
**NOVEMBER** 50°10'00"N 022°02'00"E Wysoka Głogowska (północna strona miejscowości)  
**OSCAR** 50°18'36"N 021°44'12"E Cmolas  
**SIERRA** 50°03'52"N 022°02'06"E Rzeszów Załęże – komin elektrociepłowni  
**TANGO** 49°58'22"N 022°02'02"E Tyczyn (północna strona miejscowości)  
**WHISKEY** 50°04'14"N 021°43'45"E Sędziszów Małopolski (wschodnia strona miejscowości)  
**ZULU** 50°03'23"N 021°28'59"E Zawada - zamek

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

**MIKE** 50°14'57"N 022°07'19"E Sokołów Małopolski (północna strona miejscowości)  
**KILO** 50°14'46"N 021°47'12"E Kolbuszowa (wschodnia strona miejscowości)  
**NOVEMBER** 50°10'00"N 022°02'00"E Wysoka Głogowska (północna strona miejscowości)  
**SIERRA** 50°03'52"N 022°02'06"E Rzeszów Załęże – komin elektrociepłowni

Maksymalna wysokość oczekiwania nad punktem NOVEMBER, SIERRA, MIKE, KILO wynosi 1500 ft AMSL, o ile służba kontroli ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotu.

## Zmiany elastycznych struktur przestrzeni powietrznej

Zamiana strefy TSA 20 na strefę TRA 20 bez zmiany granic poziomych i pionowych

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Częstotliwość /Znak wywoławczy/ Języki	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5	6
<b>EP TRA 20A</b>	54°02'00"N 018°16'40"E 54°08'01"N 018°27'54"E 53°59'58"N 018°31'28"E 53°58'38"N 018°23'30"E 54°02'00"N 018°16'40"E	<u>1350 m (4500 ft)</u>  GND	128,500 MHz/  Pruszcz Info  PI, En	Zgodnie  z AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz ENR 2.2.2  Wojskowa służba  ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe.
<b>EP TRA 20B</b>	54°10'46"N 018°33'50"E 54°10'13"N 018°42'14"E 53°59'58"N 018°31'28"E 54°08'01"N 018°27'54"E 54°10'46"N 018°33'50"E	<u>1700 m (5500 ft)</u>  GND	128,500 MHz/  Pruszcz Info  PI, En	Zgodnie  z AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz ENR 2.2.2  Wojskowa służba  ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe.
<b>EP TRA 20C</b>	54°10'13"N 018°42'14"E 54°09'29"N 018°53'02"E 54°01'59"N 018°43'42"E 53°59'58"N 018°31'28"E 54°10'13"N 018°42'14"E	<u>1700 m (5500 ft)</u>  GND	128,500 MHz/  Pruszcz Info  PI, En	Zgodnie  z AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz ENR 2.2.2  Wojskowa służba  ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe.
<b>EP TRA 20D</b>	54°09'29"N 018°53'02"E 54°09'21"N 018°55'10"E 54°09'00"N 019°00'00"E 54°03'20"N 018°51'59"E 54°01'59"N 018°43'42"E 54°09'29"N 018°53'02"E	<u>549 m (1800 ft)</u>  GND	128,500 MHz/  Pruszcz Info  PI, En	Zgodnie  z AUP	Wojskowa służba  ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe.

Zamiana strefy TSA 44 na strefę TRA 44 bez zmiany granic poziomych i pionowych

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Częstotliwość /Znak wywoławczy/ Języki	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5	6
<b>EP TRA 44A</b>	54°16'00"N 018°35'08"E 54°15'24"N 018°41'58"E 54°15'06"N 018°44'12"E 54°10'13"N 018°42'14"E 54°10'46"N 018°33'50"E 54°16'00"N 018°35'08"E	<u>1700 m (5500 ft)</u> 549 m (1800 ft)	128,500 MHz/ Pruszcz Info PI, En	Zgodnie z AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz ENR 2.2.2 Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe.
<b>EP TRA 44B</b>	54°15'06"N 018°44'12"E 54°12'54"N 018°59'34"E 54°09'21"N 018°55'10"E 54°09'29"N 018°53'02"E 54°10'13"N 018°42'14"E 54°15'06"N 018°44'12"E	<u>1700 m (5500 ft)</u> 549 m (1800 ft)	128,500 MHz/ Pruszcz Info PI, En	Zgodnie z AUP	Strefa kolizyjna z TMA GDAŃSK. Patrz ENR 2.2.2 Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe.

Zamiana strefy TSA 48 na strefę TRA 48 bez zmiany granic poziomych i pionowych

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Częstotliwość /Znak wywoławczy/ Języki	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5	6
<b>EP TRA 48A</b>	54°22'33"N 018°47'11"E 54°19'32"N 018°58'31"E 54°17'30"N 018°52'53"E 54°18'07"N 018°43'57"E 54°22'33"N 018°47'11"E	<u>274 m (900 ft)</u> GND	128,500 MHz/ Pruszcz Info PI, En	Zgodnie z AUP	Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe.
<b>EP TRA 48B</b>	54°25'09"N 018°47'50"E 54°23'00"N 019°00'00"E	<u>274 m (900 ft)</u> GND	128,500 MHz/ Pruszcz Info	Zgodnie z AUP	Wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury

	54°19'32"N 018°58'31"E 54°22'33"N 018°47'11"E 54°25'09"N 018°47'50"E		PI, En		wojskowe.
<b>EP TRA 48C</b>	54°19'32"N 018°58'31"E 54°17'50"N 019°07'11"E 54°12'54"N 018°59'34"E 54°17'30"N 018°52'53"E 54°19'32"N 018°58'31"E	<u>274 m (900 ft)</u>  GND	128,500 MHz/  Pruszcz Info  PI, En	Zgodnie  z AUP	Wojskowa służba  ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe.

### Zmiana granic strefy czasowo wydzielonej TSA12

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5
<b>EP TSA 12 A</b>	54°05'30"N 015°15'43"E 54°15'04"N 016°08'55"E 54°05'38"N 016°08'22"E  53°48'29"N 015°21'40"E 54°05'30"N 015°15'43"E	<u>FL 245</u>  270m (900ft)	Zgodnie z AUP	Strefa kolizyjna z TMA Gdańsk  Patrz: ENR 2.2.2.
<b>EP TSA 12 B</b>	54°11'15"N 015°13'41"E 54°20'15"N 016°02'52"E 54°17'48"N 016°09'07"E  54°15'04"N 016°08'55"E 54°05'30"N 015°15'43"E 54°11'15"N 015°13'41"E	<u>FL 245</u>  1050m (3500ft)	Zgodnie z AUP	Strefa kolizyjna z TMA Gdańsk  Patrz: ENR 2.2.2
<b>EP TSA 12 C</b>	54°21'17"N 015°19'00"E  54°26'31"N 015°46'51"E  54°20'15"N 016°02'52"E  54°11'15"N 015°13'41"E  54°21'17"N 015°19'00"E	<u>FL 245</u>  GND	Zgodnie z AUP	Strefa kolizyjna z TMA Gdańsk  Patrz: ENR 2.2.2

### Likwidacja trasy lotniczej TFR12

## Wprowadzenie nowych punktów w następujących drogach

Oznaczenie AWY Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL)Klasyfikacja przestrzeni	Kierunek poziomów przelotów		WID (km)	Uwagi
				MNM FL Odd	MNM FL Even		
1	2	3	4	5		6	7
<b>L23</b>							
▲ GORAT 53°10'41"N 023°53'39"E							
	<u>273</u> 090	238.1	<u>460</u> 285 [C]	290 ↑	300 ↓	18.5	CDR 1,2,3. Patrz ENR 1.3
△ OTPES 53°26'22"N 020°20'57"E							
	<u>271</u> 090	68.7	<u>460</u> 285 [C]	290 ↑	300 ↓	18.5	CDR 1,2,3. Patrz ENR 1.3
△ GONTU 53°29'44"N 019°19'07"E							
	<u>270</u> 090	35.8	<u>460</u> 285 [C]	290 ↑	↓ 300	18.5	NIL
△ GRUDA 53°31'16"N 018°46'53"E							
	<u>273</u> 092	53.7	<u>460</u> 245 [C]	250 ↑	↓ 260	18.5	NIL
△ UNDUK 53°34'34"N 017°58'35"E							
	<u>272</u> 091	68.5	<u>460</u> 245 [C]	250 ↑	↓ 260	18.5	CDR 1 na FL 245 - FL380, patrz: Uwaga
△ ASGUL 53°38'19"N 016°56'50"E							
	<u>271</u> 091	72.8	<u>460</u> 245 [C]	250 ↑	↓ 260	18.5	CDR 1 na FL 245 - FL380, patrz: Uwaga
△ TOMKO 53°41'43"N 015°51'02"E							
	<u>271</u> 090	104.2	<u>460</u> 245 [C]	250 ↑	↓ 260	18.5	NIL
▲ BINKA 53°45'34"N 014°16'32"E							

<b>L619</b>							
(...)							
△ DENKO 52°49'01"N 015°49'57"E							
	<u>272</u> 092	56.0	<u>460</u> 95 [C]	110 ↑	100 ↓	18.5	CDR 1,2,3 na FL95 - FL145, patrz: ENR 1.3
△ EK BUT 52°51'50"N 015°00'17"E							
	<u>272</u> 091	47.2	<u>460</u> 95 [C]	110 ↑	100 ↓	18.5	CDR 1,2,3 na FL95 - FL145, patrz: ENR 1.3

△	ALUKA 52°53'57"N 014°18'24"E						
	(...)						
	<b>Z 169</b>						
▲	BABKO 49°36'42"N 019°28'10"E						
		$\frac{359}{179}$	188.8	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑	300 ↓	18.5 CDR 1 patrz: Uwaga.
△	EVGUR 51°18'22"N 019°36'45"E						
		$\frac{359}{179}$	55.0	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑	300 ↓	18.5 CDR 1 patrz: Uwaga.
	△ŁÓDŹ VOR/DME (LDZ) 51°48'00"N 19°39'22"E						
	(....)						

	<b>L979</b>						
	(...)						
△	KELOD 52°14'02"N 015°53'00"E						
		067	125.4	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↓		18.5 CDR 1,2,3 - patrz ENR 1.3
△	UVNUL 52°35'32"N 017°37'53"E						
		068	28.0	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↓		18.5 CDR 1,2,3 - patrz ENR 1.3
△	EVBOM 52°40'07"N 018°01'30"E						
		068	171.2	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↓		18.5 CDR 1,2,3 - patrz ENR 1.3
△	BAVNU 53°06'28"N 020°27'48"E						
		069	217.6	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↓		18.5 CDR 1,2,3 - patrz ENR 1.3
▲	ENOBI 53°35'34"N 023°37'47"E						

	<b>L980</b>						
	(...)						
△	OMAVA 51°23'02"N 021°41'17"E						
		$\frac{284}{104}$	33.9	$\frac{460}{245}$ [C]	250 ↑	260 ↓	18.5 NIL
△	ASVEM 51°28'56"N 021°13'38"E						
		$\frac{284}{103}$	114.4	$\frac{460}{245}$ [C]	250 ↑	260 ↓	18.5 NIL
△	ŁÓDŹ VOR/DME (LDZ)						

51°48'00"N 19°39'22"E							
(...)							

<b>L999</b>							
(...)							
△ GEVNA 49°56'06"N 020°43'29"E							
	039	30.3	$\frac{460}{95}$ [C]	110 ↓		18.5	CDR 1 - H24 na FL95 - FL245,
△ OSBUG 50°08'00"N 021°00'52"E							
	040	75.6	$\frac{460}{95}$ [C]	110 ↓		18.5	CDR 1 - H24 na FL95 - FL245,
△ OBOSO 50°37'00"N 021°45'45"E							
(...)							

<b>M70</b>							
(...)							
△ ŁÓDŹ VOR/DME (LDZ) 51°48'00"N 019°39'22"E							
	311	130.3	$\frac{460}{285}$ [C]		300 ↓	18.5	CDR 1 na FL285 - FL440, patrz: Uwaga
△ ERPAB 52°38'06"N 018°19'09"E							
	311	138.8	$\frac{460}{285}$ [C]		300 ↓	18.5	CDR 1 na FL285 - FL440, patrz: Uwaga
△ ARKUG 53°30'24"N 016°50'18"E							
	310	143.6	$\frac{460}{285}$ [C]		300 ↓	18.5	CDR 1 na FL285 - FL440, patrz: Uwaga
▲ BABEN 54°23'17"N 015°14'31"E							

<b>M857</b>							
(...)							
△ EGLON 51°25'00"N 021°59'05"E							
	$\frac{005}{185}$	44.4	$\frac{460}{95}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18.5	CDR 1,2,3 na FL95 - FL245, patrz: ENR 1.3
△ VAXUR 51°48'33"N 022°05'55"E							
	$\frac{005}{185}$	39.1	$\frac{460}{95}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18.5	CDR 1,2,3 na FL95 - FL245, patrz: ENR 1.3

△ GERVI 52°09'19"N 022°12'03"E							
	$\frac{007}{187}$	30.8	$\frac{460}{95}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18.5	NIL
△ XESNA 52°25'33"N 022°17'45"E							
	$\frac{007}{187}$	39.3	$\frac{460}{95}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18.5	NIL
△ BULEP 52°46'16"N 022°25'08"E							
	$\frac{007}{187}$	55.4	$\frac{460}{95}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18.5	CDR 1 na FL95 - FL265, patrz: Uwaga.
△ UNPEG 53°15'25"N 022°35'44"E							
	$\frac{007}{187}$	92.7	$\frac{460}{95}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18.5	CDR 1 na FL95 - FL265, patrz: Uwaga.
△ SUWAŁKI DVOR/DME (SUW) 54°04'11"N 022°54'01"E							
(...)							

<b>M977</b>							
(...)							
△ BALBA 50°51'42"N 023°01'24"E							
	$\frac{353}{173}$	134.1	$\frac{460}{195}$ [C]	210 ↑	200 ↓	18.5	CDR 1,2,3 na FL195 - FL245, patrz: ENR 1.3
△ DISBI 52°03'59"N 022°58'41"E							
	$\frac{353}{173}$	44.8	$\frac{460}{195}$ [C]	210 ↑	200 ↓	18.5	CDR 1,2,3 na FL195 - FL245, patrz: ENR 1.3
△ ETUBO 52°28'09"N 022°57'45"E							
	$\frac{353}{173}$	50.4	$\frac{460}{125}$ [C]	130 ↑	140 ↓	18.5	NIL
△ BESOT 52°55'18"N 022°56'40"E							
(...)							

<b>M985</b>							
(...)							
△ EVINA 51°23'16"N 020°21'36"E							
	204	54.0	$\frac{460}{195}$ [C]		200 ↑	18.5	NIL

△	ERMIV 51°48'43"N 020°44'18"E						
		204	82.8	$\frac{460}{195}$ [C]		200 ↑	18.5
△	XATOG 52°27'35"N 021°19'56"E						
		205	93.9	$\frac{460}{195}$ [C]		200 ↑	18.5 CDR 1 na FL195 - FL460, patrz: Uwaga
△	TITUV 53°11'28"N 022°01'39"E						
		205	113.6	$\frac{460}{195}$ [C]		200 ↑	18.5 CDR 1 na FL195 - FL460, patrz: Uwaga
△	SUWAŁKI DVOR/DME (SUW) 54°04'11"N 022°54'01"E						
(...)							

<b>M994</b>							
(...)							
△	DENKO 52°49'01"N 015°49'57"E						
		$\frac{050}{230}$	66.0	$\frac{460}{245}$ [C]	250 ↓	260 ↑	18.5 NIL
△	OLNED 53°09'57"N 016°37'39"E						
		$\frac{050}{230}$	22.3	$\frac{460}{245}$ [C]	250 ↓	260 ↑	18.5 NIL
△	TADAK 53°16'57"N 016°53'56"E						
(...)							

<b>N5</b>							
(..)							
△	LIMVI 51°44'42"N 021°41'08"E						
		$\frac{342}{162}$	153.3	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑		18.5 CDR 1 patrz: ENR 1.3, dodatkowo droga dostępna MON-FRI DLY FM 2000 UTC(2100 UTC) to 0500 UTC (0600 UTC). W pozostałym okresie droga niedostępna.
						300 ↓	
△	OTMAX 53°05'23"N 021°11'42"E						
		$\frac{343}{162}$	146.0	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑		18.5 CDR 1 patrz: ENR 1.3, dodatkowo droga dostępna MON-FRI DLY FM 2000 UTC(2100 UTC) to 0500 UTC (0600 UTC). W pozostałym okresie droga niedostępna.
						300 ↓	
▲	GITOV 54°22'06"N 020°41'54"E						

<b>N744</b>							
(...)							

△	EVINA 51°23'16"N 020°21'36"E						
		187	48.1	$\frac{460}{195}$ [C]		200 ↑	18.5 NIL
△	GESDU 51°48'39"N 020°30'13"E						
		187	51.0	$\frac{460}{195}$ [C]		200 ↑	18.5 NIL
△	ZABORÓWEK DVOR/DME (WAR) 52°15'33"N 020°39'26"E						

<b>N871</b>							
(...)							
△	ZABORÓWEK DVOR/DME(WAR) 52°15'33"N 020°39'26"E						
		$\frac{031}{211}$	42.3	$\frac{460}{195}$ [C]	210 ↓	200 ↑	18.5 CDR 1 na FL 195 – FL460 patrz: Uwaga
△	UVROB 52°34'01"N 021°01'18"E						
		$\frac{031}{211}$	81.5	$\frac{460}{195}$ [C]	210 ↓	200 ↑	18.5 CDR 1 na FL 195 – FL460 patrz: Uwaga
△	ASBIM 53°09'24"N 021°44'20"E						
		$\frac{031}{211}$	127.4	$\frac{460}{195}$ [C]	210 ↓	200 ↑	18.5 CDR 1 na FL 195 – FL460 patrz: Uwaga
▲	SUWAŁKI DVOR/DME (SUW) 52°04'11"N 022°54'01"E						

<b>N983</b>							
▲	DIBED 49°53'18"N 023°03'30"E						
		$\frac{308}{127}$	162.8	$\frac{460}{195}$ [C]	210 ↑	200 ↓	18.5 CDR 1,2,3 na FL195 - FL245. patrz: ENR 1.3.
△	VAGDU 50°52'20"N 021°21'52"E						
		$\frac{308}{126}$	105.4	$\frac{460}{195}$ [C]	210 ↑	200 ↓	18.5 CDR 1,2,3 na FL195 - FL245. patrz: ENR 1.3.
△	ORVOG 51°29'44"N 020°13'45"E						
		$\frac{306}{126}$	52.2	$\frac{460}{195}$ [C]	210 ↑	200 ↓	18.5 CDR 1,2,3 na FL195 - FL245. patrz: ENR 1.3.
△	ŁÓDŹ VOR/DME (LDZ) 51°48'00"N 019°39'22"E						
		$\frac{317}{136}$	76.8	$\frac{460}{195}$ [C]	210 ↑	200 ↓	18.5 NIL
△	AMUTO						

52°20'00"N 018°56'45"E							
	$\frac{316}{136}$	39.4	$\frac{460}{195}$ [C]	210 ↑	200 ↓	18.5	CDR 1 na FL245 - FL440, patrz: Uwaga; CDR 1,2,3 na FL195 - FL245, patrz: ENR 1.3.
△ EMGIP 52°36'18"N 018°34'29"E							
	$\frac{316}{135}$	161.4	$\frac{460}{195}$ [C]	210 ↑	200 ↓	18.5	CDR 1 na FL245 - FL440, patrz: Uwaga; CDR 1,2,3 na FL195 - FL245, patrz: ENR 1.3.
△ MAPEX 53°42'22"N 017°00'13"E							
(...)							

1	2	3	4	5	6	7
<b>P139</b>						
▲ SUPAK 49°18'13"N 019°47'59"E						
	023	240.4	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↓		18.5 NIL
△ ULGOS 51°12'55"N 021°22'18"E						
	023	75.4	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↓		18.5 NIL
△ IRDEB 51°48'38"N 021°53'32"E						
	024	43.8	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↓		18.5 NIL
△ GERVI 52°09'19"N 022°12'03"E						

<b>M984</b>						
(...)						
△ JEDOW VOR/DME (JED) 50°38'50"N 020°15'04"E						
	227	101.0	$\frac{460}{195}$ [C]		200 ↑	18.5 CDR 1,2,3 na FL195 - FL245, patrz: ENR 1.3.
△ ULGOS 51°12'55"N 021°22'18"E						
	228	177.4	$\frac{460}{195}$ [C]		200 ↑	18.5 CDR 1,2,3 na FL195 - FL245, patrz: ENR 1.3.
▲ LETKI 52°11'17"N 023°24'16"E						

<b>P193</b>						
▲ KELEL 49°18'49"N 020°10'31"E						
	$\frac{312}{131}$	193.6	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑	300 ↓	18.5 05:00 - 20:00 UTC na FL285- FL335 niedostępna

△	<b>ELGOX</b> 50°33'53"N 018°18'03"E						
		$\frac{311}{130}$	117.4	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↓	300 ↓	18.5
							05:00 -20:00 UTC na FL285- FL335 niedostępna
▲	<b>TREBNI</b> VOR/DME (TRZ) 51°18'29"N 017°06'52"E						

<b>P31</b>							
▲	<b>GOVEN</b> 52°03'30"N 014°45'20"E						
		207	124.9	$\frac{460}{95}$ [C]		100 ↑	18.5
							CDR 1,2,3 na FL95 - FL245, patrz: ENR 1.3. CDR 1 na FL 245 - FL380, patrz: Uwaga.
△	<b>XERBI</b> 53°01'56"N 015°40'16"E						
		207	114.1	$\frac{460}{95}$ [C]		100 ↑	18.5
							CDR 1,2,3 na FL95 - FL245, patrz: ENR 1.3. CDR 1 na FL 245 - FL380, patrz: Uwaga.
△	<b>LUXAL</b> 53°54'56"N 016°32'35"E						

<b>L996</b>							
△	<b>DENKO</b> 52°49'01"N 015°49'57"E						
		$\frac{332}{152}$	26.3	$\frac{460}{95}$ [C]	110 ↑	100 ↓	18.5
							NIL
△	<b>XERBI</b> 53°01'56"N 015°40'16"E						
		$\frac{332}{152}$	31.4	$\frac{460}{95}$ [C]	110 ↑	100 ↓	18.5
△	<b>PIXOR</b> 53°17'19"N 015°28'35"E						
	(...)						

<b>T720</b>							
▲	<b>REGLI</b> 50°01'49"N 017°59'44"E						
		356	35.6	$\frac{460}{285}$ [C]		300 ↓	18.5
							CDR 1 na FL285 - FL460 patrz: Uwaga
△	<b>UPKIS</b> 50°21'01"N 017°59'54"E						
		356	126.6	$\frac{460}{285}$ [C]		300 ↓	18.5
							CDR 1 na FL285 - FL460 patrz: Uwaga
△	<b>MIXAT</b> 51°29'18"N 018°00'29"E						

(...)							
-------	--	--	--	--	--	--	--

<b>Y225</b>							
▲ BODLA 53°16'33"N 014°24'36"E							
	077	163.6	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↓		18.5	CDR 1 na FL285 - FL380 patrz: Uwaga
△ ARKUG 53°30'24"N 016°50'18"E							
	078	194.9	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↓		18.5	CDR 1 na FL285 - FL380 patrz: Uwaga
△ OSKUD 53°43'03"N 019°45'43"E							

<b>Z159</b>							
▲ REGLI 50°01'49"N 017°59'44"E							
	342	36.5	$\frac{460}{95}$ [C]		100 ↓	18.5	NIL
△ ADVEX 50°20'54"N 017°52'11"E							
	342	85.1	$\frac{460}{95}$ [C]		100 ↓	18.5	
△ OSKEX 51°05'22"N 017°34'11"E							
(...)							

<b>P861</b>							
▲ RASAN 51°00'50"N 015°05'41"E							
	206	19.5	$\frac{460}{95}$ [C]		100 ↑	18.5	CDR 1,2,3 na FL95 - FL245, patrz: ENR 1.3.
△ REMVU 51°09'56"N 015°13'57"E							
	206	71.5	$\frac{460}{95}$ [C]		100 ↑	18.5	CDR 1,2,3 na FL95 - FL245, patrz: ENR 1.3.
△ LATAG 51°43'18"N 015°44'48"E							
(...)							

<b>N869</b>							
▲ TOMTI 50°57'11"N 015°17'36"E							

	244	19.0	$\frac{460}{95}$ [C]		100 ↑	18.5	NIL
△ IXURO 51°01'04"N 015°32'38"E							
	244	138.1	$\frac{460}{95}$ [C]		100 ↑	18.5	NIL
△ AGALU 51°28'17"N 017°23'08"E							
(...)							

1	2	3	4	5	6	7	
<b>T205</b>							
(...)							
△ LOLKO 51°41'33"N 015°56'06"E							
	293	52.8	$\frac{460}{95}$ [C]		100 ↓	18.5	CDR 1,2,3 na FL95 - FL245 patrz: ENR 1.3
△ EVGAG 51°54'23"N 015°15'09"E							
	293	38.1	$\frac{460}{95}$ [C]		100 ↓	18.5	
▲ GOVEN 52°03'30"N 014°45'20"E							

1	2	3	4	5	6	7	
<b>L984</b>							
(...)							
△ VAREN 49°53'58"N 022°40'06"E							
	$\frac{267}{087}$	70.8	$\frac{460}{95}$ [C]	110 ↑	100 ↓	18.5	NIL
△ ATKEK 49°55'18"N 21°41'02"E							
	$\frac{267}{087}$	21.6	$\frac{460}{95}$ [C]	110 ↑	100 ↓	18.5	NIL
△ NATIX 49°55'36"N 21°23'01"E							
(...)							

## **Tymczasowa (31 maja – 27 czerwca 2012) delegacja służby ATS z ACC Warszawa do APP Poznań**

W celu zredukowania liczby koordynacji pomiędzy ACC Warszawa a APP Poznań oraz zmniejszenia złożoności ruchu lotniczego w sektorze EPWW „D” ustanowiono w FIR Warszawa odrębny obszar CTA06, w którym odpowiedzialność za zapewnienie służby ATS może być delegowana z ACC Warszawa do APP Poznań.

### **Przestrzeń CTA 06**

punkt przecięcia równoleżnika 51°30'42"N z zachodnią granicą FIR

51°37'03"N 016°00'00"E

52°01'40"N 015°38'26"E

52°10'46"N 015°31'08"E

52°58'51"N 015°33'30"E

punkt przecięcia równoleżnika 52°43'43"N z zachodnią granicą FIR

dalej wzdłuż zachodniej granicy FIR do:

punktu przecięcia równoleżnika 51°30'42"N z zachodnią granicą FIR

Górna granica: FL195

Dolna granica: FL095

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