



# PILOT BRIEFING

WARSAW CHOPIN AIRPORT

EPWA

## Spis treści

|                                                 |          |
|-------------------------------------------------|----------|
| <b>Podstawowe informacje .....</b>              | <b>3</b> |
| Preferowane drogi startowe .....                | 3        |
| Ważne częstotliwości .....                      | 3        |
| Procedury lokalne .....                         | 3        |
| Procedury Ograniczonej Widzialności (LVP) ..... | 5        |
| <b>Odloty .....</b>                             | <b>5</b> |
| Stanowiska postojowe.....                       | 5        |
| Maksymalna rozpiętość skrzydeł .....            | 5        |
| Zezwolenie na lot IFR i procedury SID .....     | 6        |
| Kołowanie do pasa startowego .....              | 6        |
| <b>Przyloty .....</b>                           | <b>7</b> |
| Procedury przylotowe.....                       | 7        |
| Preferowane pasy .....                          | 7        |
| Końcowe podejście .....                         | 7        |
| <b>Loty VFR.....</b>                            | <b>8</b> |
| Procedury .....                                 | 8        |

## Table of Contents

|                                        |          |
|----------------------------------------|----------|
| <b>Basic informations .....</b>        | <b>3</b> |
| Preferential Runway System .....       | 3        |
| Important frequencies .....            | 3        |
| Local procedures .....                 | 3        |
| Low Visibility Procedures (LVP) .....  | 5        |
| <b>Departures .....</b>                | <b>5</b> |
| Stands .....                           | 5        |
| Maximum wingspan .....                 | 5        |
| IFR clearance and SID departures ..... | 6        |
| Taxi to active runway .....            | 6        |
| <b>Arrivals .....</b>                  | <b>7</b> |
| Arrivals procedures .....              | 7        |
| Preferential runway system .....       | 7        |
| Final approach .....                   | 7        |
| <b>VFR flights.....</b>                | <b>8</b> |
| Procedures.....                        | 8        |

## PODSTAWOWE INFORMACJE

Najważniejszą rzeczą, którą trzeba zrobić przed zalogowaniem się na lotnisku, to zainstalowanie aktualnej scenarii, gdyż układ dróg kołowania i terminali jest przesunięty w stosunku do domyślnej scenarii FS. Bez zainstalowanej scenarii, inni widzą Cię, jakbyś kołował po trawie albo przez budynki.

Sceneria dostępna poniżej:

[http://www.drzewiecki-design.net/prodEPWA\\_X.htm](http://www.drzewiecki-design.net/prodEPWA_X.htm)

Przed zalogowaniem się na lotnisku Chopina sprawdź również aktualne NOTAMy, czy któraś z dróg kołowania, lub któreś ze stanowisk nie jest wyłączone z użytkowania, np. ze względu na prace remontowe. Zapoznaj się również z systemem preferencyjnym dróg startowych, oraz przygotuj pod ręką ważne częstotliwości.

NOTAM dostępny poniżej:

<http://www.pl-vacc.org.pl/>

### Preferowane drogi startowe

#### SYSTEM PREFERENCYJNY DRÓG STARTOWYCH

**LĄDOWANIA:** RWY 33, 11, 15, 29  
**STARTY:** RWY 29, 15, 33, 11

### Ważne częstotliwości

**128.800** EPWA\_S\_APP – Warszawa Approach  
**125.050** EPWA\_N\_APP – Warszawa Approach  
**129.370** EPWA\_F\_APP – Warszawa Director  
**118.300** EPWA\_TWR – Okecie Tower  
**121.900** EPWA\_GND – Okecie Ground  
**121.600** EPWA\_DEL – Okecie Delivery  
**120.450** EPWA\_ATIS – Okecie ATIS

### Procedury lokalne

#### UZYSKANIE ZEZWOLENIA NA LOT

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników, należy skontaktować się z najniższą zalogowaną pozycją ATC w Warszawie w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego (callsign)
- numer stanowiska postojowego

## BASIC INFORMATION

The most important thing that needs to be done before you log in is installing an up to date scenery because a taxiway patterns and terminals are shifted in comparison to the default FS scenery. Without installing the scenery, other users will see you taxiing on a grass or through the buildings.

Actual scenery can be find here:

[http://www.drzewiecki-design.net/prodEPWA\\_X.htm](http://www.drzewiecki-design.net/prodEPWA_X.htm)

Before log in at the Chopin Airport check the latest NOTAMs out to make sure that none of taxiways or apron stands are closed for instance due to maintenance works in progress etc. Be aware of the preference runway system and keep important frequencies close at hand.

NOTAMs for vFIR EPWW:

<http://www.pl-vacc.org.pl/>

### Preferential Runway System

#### PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM

**LĄDOWANIA:** RWY 33, 11, 15, 29  
**STARTY:** RWY 29, 15, 33, 11

### Important frequencies

**128.800** EPWA\_S\_APP – Warszawa Approach  
**125.050** EPWA\_N\_APP – Warszawa Approach  
**129.370** EPWA\_F\_APP – Warszawa Director  
**118.300** EPWA\_TWR – Okecie Tower  
**121.900** EPWA\_GND – Okecie Ground  
**121.600** EPWA\_DEL – Okecie Delivery  
**120.450** EPWA\_ATIS – Okecie ATIS

### Local procedures

#### CLEARANCE DELIVERY

In order to receive en-route clearance, the crew of an aircraft shall communicate with the lowest logged ATC position in Warsaw 10 minutes before getting ready for push-back or start-up providing the following information:

- aircraft callsign
- stand number

- typ lotu
- lotnisko przeznaczenia

### **ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE**

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez OKECIE GROUND (lub wyższa)

### **ZEZWOLENIE NA START I LĄDOWANIE**

Za zezwolenia na zajęcie drogi startowej oraz zezwolenie na start odpowiada OKECIE WIEŻA (lub wyżej)

### **DODATKOWE PROCEDURY KOŁOWANIA I ODLOTU**

Piloci statków powietrznych wymagających do odlotu pełnej dostępnej długości RWY 15/33 są zobowiązani poinformować o tym fakcie przed kołowaniem najniższy organ kontroli lotniska w Warszawie.

Ze względu na możliwość użycia innej RWY do startu, niż opublikowana w ATIS, zaleca się szczególną uwagę podczas oczekiwania na zezwolenie na start

### **PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA**

- TWY „Z Orange” i TWY „Z Blue” mogą być wykorzystywane dwukierunkowo w sposób elastyczny według poleceń organu kontroli ruchu lotniczego.
- Dopuszcza się równoczesne kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36m lub mniejszej po TWY „Z Orange” i TWY „Z Blue”
- W warunkach LVP preferowaną drogą kołowania jest TWY „Z”
- TWY Z Orange i TWY Z Blue mogą być wykorzystywane w warunkach LVP i CAT II/III do wartości RVR nie mniejszej niż 400 m.
- TWY „Z” może być wykorzystywana w warunkach LVP bez ograniczeń co do wartości RVR
- Na TWY „M1”, „M2”, „M3” obowiązuje ograniczenie prędkości do 10 kt
- TWY „N1”: TWY **jednokierunkowa** - brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.
- TWY „N3”: TWY **jednokierunkowa** - brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.
- TWY „S1”: TWY **jednokierunkowa** - brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.
- TWY „S3”: TWY **jednokierunkowa** na odcinku pomiędzy RWY15/33 a TWY D2 - brak możliwości zajmowania RWY w celu wykonania startu.

### **PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA**

- Na stanowiskach 1-24, 61-63, 75-76, 708-712, 91-98 obowiązuje procedura wypychania.
- Na stanowiskach 44, 45 dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł powyżej 52m obowiązuje procedura wypychania. Stanowiska dostępne wyłącznie od strony TWY „A4”
- Stanowiska 201-205 przeznaczone wyłącznie dla śmigłowców

- type of flight
- aerodrome of destination

### **PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES**

Ground movement instructions are issued by OKECIE GROUND (or higher)

### **TAKE-OFF AND LANDING CLEARANCES**

The unit responsible for line-up clearance and departure clearance is OKECIE TOWER (or higher)

### **ADDITIONAL TAXIING AND DEPARTURE PROCEDURES**

Pilots of aircraft requiring full length of RWY 15/33 for departure have to notify OKECIE GROUND/TOWER prior to the commencement of taxiing.

Since a different runway may be used for take-off than that published in ATIS, extreme caution is advised when awaiting take-off clearance.

### **TAXIING PROCEDURES**

- Aircraft may taxi on TWY Z Orange and TWY Z Blue in both directions in accordance with the instructions from the TWR.
- Aircraft with a wingspan of 36 m or less may taxi on TWY Z Orange and TWY Z Blue at the same time.
- During LVP preferred taxiway is TWY „Z”
- In LVP conditions and CAT II/III operations TWY Z Orange and TWY Z Blue may be used with RVR not less than 400 m..
- On TWY Z in LVP conditions no restrictions in respect of RVR apply
- A speed limit of 10 kt applies on TWYs M1, M2, M3
- TWY „N1”: one-way traffic – aircraft cannot enter the RWY for take-off.
- TWY „N3”: one-way traffic – aircraft cannot enter the RWY for take-off.
- TWY „S1”: one-way traffic – aircraft cannot enter the RWY for take-off.
- TWY „S3”: one-way traffic on the section between RWY 15/33 and TWY D2 – aircraft cannot enter the RWY for take-off..

### **AIRCRAFT PARKING PROCEDURES**

- On stands 1-24, 61-63, 75-76, 708-712, 91-98 push-back is mandatory.
- At stands 44, 45 for aircraft with a wingspan of over 52m, the push out procedure applies. Stands available only from the TWY “A4”.
- 201-205 stands designated for helicopters only.
- 801-818 stands designated for military only.

- Stanowiska 801-818 przeznaczone wyłącznie dla samolotów militarnych

## Procedury Ograniczonej Widzialności (LVP)

- Wprowadzenie LVP nastąpi, gdy którykolwiek RVR spadnie poniżej **550m** i/lub pułap chmur spadnie poniżej **200ft**
- **RWY 11** pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń może być wykorzystywana do wykonywania operacji **ILS kategorii II** **RWY 33** pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń może być wykorzystywana do wykonywania operacji **ILS kategorii IIIa**
- Odwołanie LVP nastąpi, gdy wszystkie RVR wzrosną powyżej 550m i pułap chmur wzrośnie do 200ft lub powyżej oraz jest tendencja do dalszej poprawy.
- W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. Używana będzie następująca frazeologia: „**LOW VISIBILITY PROCEDURE IN OPERATION**”
- W czasie trwania LVP należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości startów i lądowań.
- Przylatujące statki powietrzne: należy spodziewać się zwolnienia pasa w następujące drogi kołowania:  
**RWY 33:** S2, S3, D2, A0  
**RWY 11:** N1, N2, N3
- Odlatujące statki powietrzne w trakcie LVP do startu będą używane **RWY 29** lub **RWY 15**. Na prośbę TWR może zezwolić na użycie RWY 33 lub RWY 11
- Zajęcie RWY możliwe przez:
  - o RWY 29: **E3**
  - o RWY 15: **A0**
  - o RWY 33: **A8**
  - o RWY 11: **C1**
- **Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125m.**

## Low Visibility Procedures (LVP)

- LVP operations will be commenced when any of the RVR falls below **550 m** and/or the cloud ceiling falls below **200 ft**
- **RWY 11**, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II operations **RWY 33**, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT IIIa operations.
- LVP will be terminated when all of the RVR increase to 550 m or more and the cloud ceiling reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.
- During LVP, special ATC procedures will be applied. The following phraseology will be used: “**Low visibility procedures in operation**”
- During the preparation and operation phase of LVP a significantly reduced departure and landing rate should be expected.
- Arriving aircraft: ATC will require arriving aircraft to use only the following taxiways:  
**RWY 33:** S2, S3, D2, A0  
**RWY 11:** N1, N2, N3
- Departing aircraft: during LVP, take-offs will be carried out using RWY 29 or RWY 15. At the request of the flight crew or due to important operational reasons, TWR may give clearance for take-off from RWY 33 or RWY 11
- Line-up available via:
  - o RWY 29: **E3**
  - o RWY 15: **A0**
  - o RWY 33: **A8**
  - o RWY 11: **C1**
- **Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.**

## ODLOTY

### Stanowiska postojowe

Bardzo ważnym jest, aby logować się do sieci na stanowisku postojowym **odpowiednim** dla wybranego typu statku powietrznego oraz wykonywanego lotu. **Stanowiska 1-24 zajmować mogą jedynie statki powietrzne z napędem odrzutowym.**

### Maksymalna rozpiętość skrzydeł

Aktualna tabela z maksymalną dopuszczalną rozpiętością skrzydeł statków powietrznych na stanowiskach znajduje się poniżej.

[https://docs.google.com/spreadsheets/d/1UIQcT\\_taUvDOA6DgRxbXNmK\\_bNxexa4Bad8djp5ggkQ/](https://docs.google.com/spreadsheets/d/1UIQcT_taUvDOA6DgRxbXNmK_bNxexa4Bad8djp5ggkQ/)

## DEPARTURES

### Stands

It is very important to log into the network at the parking stand **appropriate** for the selected type of aircraft and performed flight. **Stands 1-24 can be used only by jets.**

### Maximum wingspan

Current table with the maximum permissible wingspan of aircrafts positions are below.

[https://docs.google.com/spreadsheets/d/1UIQcT\\_taUvDOA6DgRxbXNmK\\_bNxexa4Bad8djp5ggkQ/](https://docs.google.com/spreadsheets/d/1UIQcT_taUvDOA6DgRxbXNmK_bNxexa4Bad8djp5ggkQ/)

Wybierając stanowisko przy terminalu pasażerskim, należy zwrócić uwagę czy wykonujemy lot do kraju należącego do układu Schengen, czy poza granice strefy. Stanowiska 5-7 oraz 9-15 przeznaczone są dla odlotów do krajów non-Schengen. Natomiast stanowiska 1-4 oraz 16-24 przystosowane są do obsługi ruchu pasażerskiego wewnątrz strefy Schengen. Dodatkowo stanowiska 3 oraz 16 mogą występować w rotacjach mieszanych tj. wykonywane są z nich operacja zarówno Schengen jak i non-schengen

### Zezwolenie na lot IFR i procedury SID

Wszyscy piloci zobowiązani są do kontaktu z Okęcie Delivery (a w przypadku nieobecności z następną pozycją w hierarchii) w celu uzyskania zezwolenia na lot. Bardzo istotna jest znajomość aktualnej informacji ATIS przed pierwszym kontaktem z ATC, ponieważ zawiera ona informacje o aktywnym pasie oraz lokalnym ciśnieniu. Wszystkie loty powinny opuszczać obszar TMA Warszawa przez jeden z następujących punktów: **BAMSO, EVINA, LOLSI, OLILA, SOXER, XIMBA**. W wydany zezwoleniu na lot organ ATC przydzieli odpowiednią procedurę SID, w zależności od punktu wylotowego i pasa w użyciu. Nazwy SID nie należy umieszczać w planie lotu. Procedury na lotnisku Chopina są procedurami P-RNAV, oznacza to w praktyce, iż żeby je wykonać Twój samolot musi posiadać przyrządy do nawigacji obszarowej (FMC, GPS, INS). W przypadku niemożności wykonania procedury, należy poinformować o tym fakcie organ ATC przy pierwszym kontakcie, spodziewaj się wtedy wektorowania radarowego po odlocie.

### Kołowanie do pasa startowego

Pamiętaj, że bardzo istotne jest dokładne wykonywanie instrukcji kołowania wydawanych przez ATC. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lepiej poprosić i wyjaśnienie niż wpakować się w kłopoty. Odloty zazwyczaj odbywają się z użyciem pasa **29** lub **15**. Gdy w użyciu jest pas **29**, należy spodziewać się instrukcji kołowania drogami **M E** lub **A E** tak jak oznaczono na obrazku poniżej, odpowiednio niebieską i żółtą linią. Przy odlotach z pasa **15**, należy spodziewać się instrukcji zajęcia pasa z drogi **S3 D**, na rysunku oznaczonej na kolor czerwony



When choosing a position at the passenger terminal, pay attention whether we are flying to a Schengen country or not zone boundaries. Stations 5-7 and 9-15 are intended for departures to non-Schengen countries. However, positions 1-4 and 16-24 are adapted to handle passenger traffic inside the zone Schengen Zone. In addition, positions 3 and 16 may appear in mixed rotations i.e. operations are performed with them Schengen and non-schengen

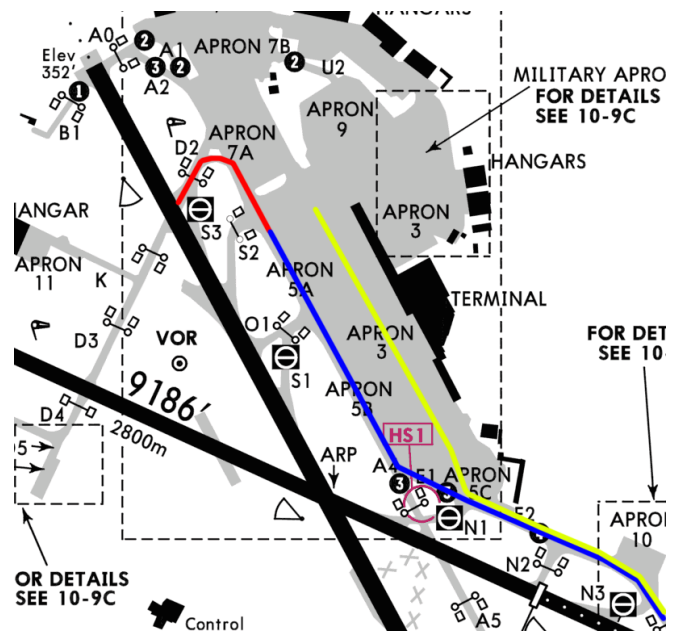
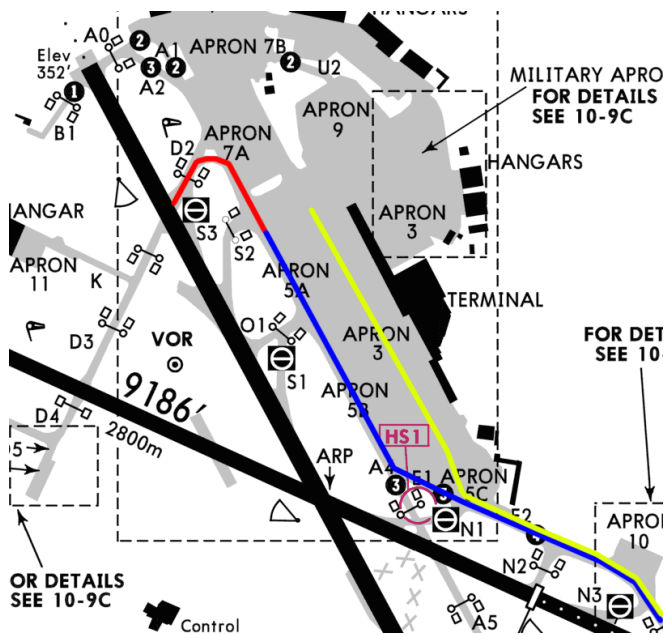
### IFR clearance and SID departures

All pilots are required to contact Okęcie Delivery (and in the absence of the next item in the hierarchy) in order to obtain a permit to fly. It is very important to know the current ATIS information before the first contact with ATC, because it contains information about the active runway and local qnh. All flights should leave the TMA Warsaw area through one of the following points: **BAMSO, EVINA, LOLSI, OLILA, SOXER, XIMBA**. In the permit to fly issued, the ATC will assign the appropriate SID procedure, depending on the point of departure and the lane in use. The SID should not be included in the flight plan. Procedures at Chopin Airport are P-RNAV procedures, which means in practice that your plane must have area navigation instruments (FMC, GPS, INS) to perform them. If you are unable to complete the procedure, please inform the ATC unit at the first contact, then expect radar vectoring after departure.

### Taxi to active runway

Remember that it is very important to accurately follow the taxi instructions issued by ATC. If you have any doubts, it's better to ask and clarify than get into trouble. Departures are usually using lane **29** or **15**. When lane **29** is in use, expect taxiing instructions on routes **M E** or **A E** as indicated in the picture below with a blue and yellow line, respectively. For departures from lane **15**, you should expect instructions on how to take the lane from the **S3 D** road in the figure marked in red.





## PRZYLOTY

## Procedury przylotowe

Wlot do TMA Warszawa powinien nastąpić przez jeden z punktów wlotowych: **AGAVA, BIMPA, LIMVI, LOGDA, NEPOX, SORIX**. Należy spodziewać się przydzielenia odpowiedniej procedury STAR. Tak jak w przypadku procedur SID, wymagane jest posiadanie przyrządów do nawigacji obszarowej (FMC, GPS, INS). Jeżeli ze względu na brak wyposażenia nie jesteś w stanie wykonać procedury, zaznacz to w planie lotu oraz poinformuj kontrolera Zbliżania (lub wyższej instancji) przy pierwszym kontakcie i oczekuj wektorów. Wlatując do TMA Warszawa należy zredukować prędkość zgodnie z wymaganiami opisanymi na mapach. Procedura STAR definiuje tylko ścieżkę poziomą przylotu. Każda zmiana poziomu lotu (zniżanie) musi zostać bezpośrednio nakazana przez kontrolera. Po uzyskaniu zezwolenia na podejście, procedurę STAR należy kontynuować aż do stabilizacji na prostej. W zależności od natężenia ruchu, można spodziewać się skrótu na jeden z kolejnych punktów procedury. Wykonywanie STAR może również zostać przerwane przez ATC przed osiągnięciem punktu FAP/FAP poprzez wektorowanie do podejścia

## Preferowane pasy

Piloci przylatujący do Warszawy mogą spodziewać się podejścia ILS do pasa **33** lub **11**. Oczywiście jak zwykle i w tej kwestii warto sprawdzić aktualne **NOTAMy**!

## Końcowe podejście

Podczas podejścia ILS **zalecane jest utrzymywanie prędkości minimum 160kts**, (jeśli możliwe) **do odległości 4NM DME**. Kontroler w każdej chwili może nałożyć ograniczenie prędkościowe.

## ARRIVALS

## Arrivals procedures

Flying to Warsaw TMA should be conducted via entry points as follow: **AGAVA, BIMPA, LIMVI, LOGDA, NEPOX, SORIX**. You should expect to receive a proper STAR. STARS like SID procedures, also require an area navigation equipment (FMC, GPS, INS). If you are unable to execute STAR procedure, mark it in your flightplan and inform ATC at the first contact and expect vectors. When arriving to Warsaw TMA, you must reduce your airspeed according to the requirements presented on charts. The STAR defines only a vertical path of the arrival. Every single flight level change (descend) has to be directly ordered by a controller. After receiving clearance for the approach, you need to continue the STAR procedure until established on the localizer. According to traffic, you can expect a shortcut on some following fixes. Execution of the STAR can be aborted by an ATC before reaching FAP with vectors for an approach.

## Preferential runway system

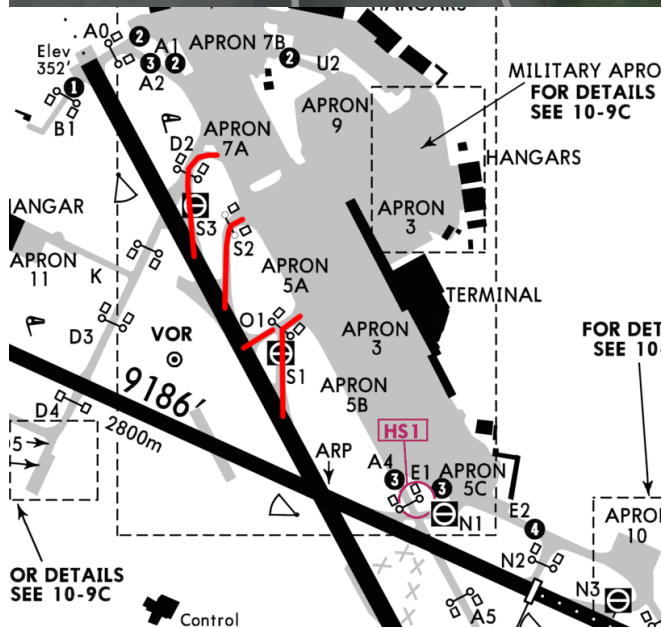
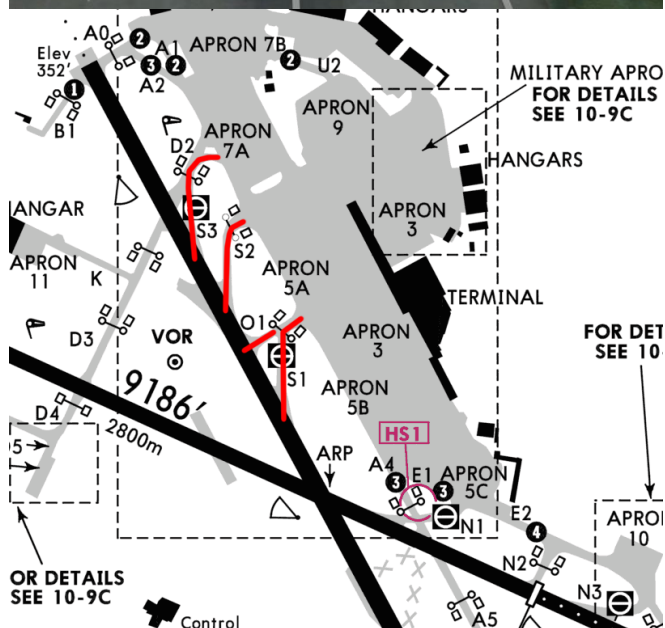
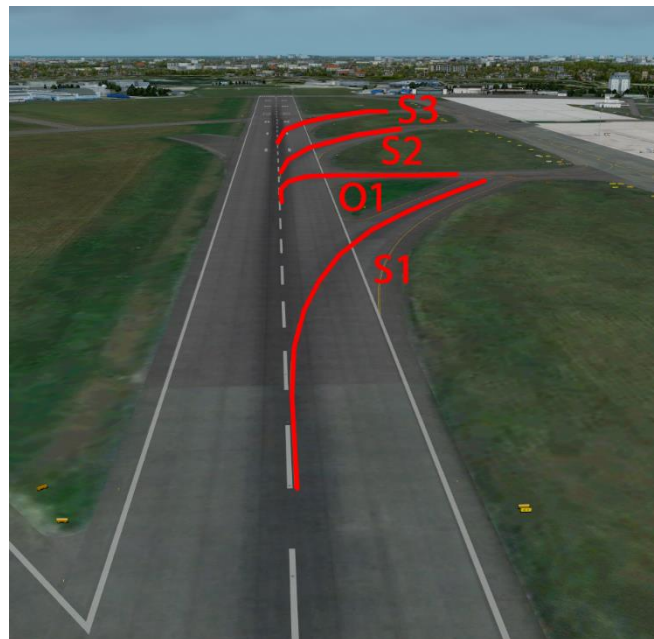
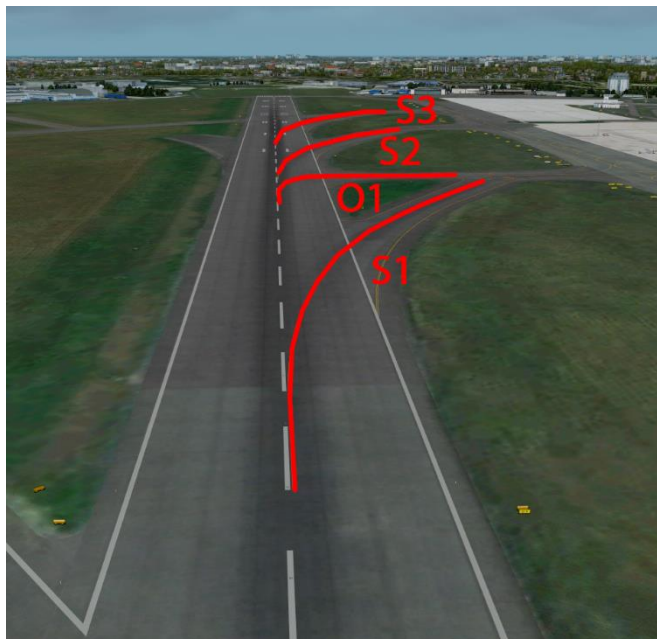
Pilots flying to Warsaw should expect an ILS approach runway **33** or **11**. Of course, it is a good idea too check the latest **NOTAMs**!

## Final approach

During an ILS approach, it is advised to maintain IAS **160kts**, (if possible) **till 4NM DME**. Controller can limit an airspeed anytime.

Dla pasa **33**, jeśli możliwe, sugeruje się użycie jednej z dróg szybkiego zejścia **S1**, **S2** lub **S3**. Dla pasa **11** odpowiednio **N1** lub **N3**.

For the runway **33**, if possible, it is suggested that one of rapid-exit taxiways **S1**, **S2**, or **S3** be used. For a runway **11**, it will be **N1** or **N3**.



## LOTY VFR

### Procedury

Wykonując loty VFR do/z lotniska Chopina w Warszawie należy zainstalować wizualizację punktów VFR dla vFIR EPWW, dostępną w dziale Pliki -> Scenerie na stronie PL-VACC. Po jej zainstalowaniu w miejscu opisanych na mapach punktów VFR, pojawią się tzw. „kominy”, które symbolizują dane punkty.

Wykonując odlot/przylot należy zgłosić plan lotu po opublikowanych punktach. W przypadku dużego

## VFR FLIGHTS

### Procedures

Flying according to VFR to/from the Chopin Airport in Warsaw you need to install a VFR points visualisation. The file is available at Files>Scenery section on the PL-VACC website. After installation you should be able to see “chimneys” where the VFR points should be placed.

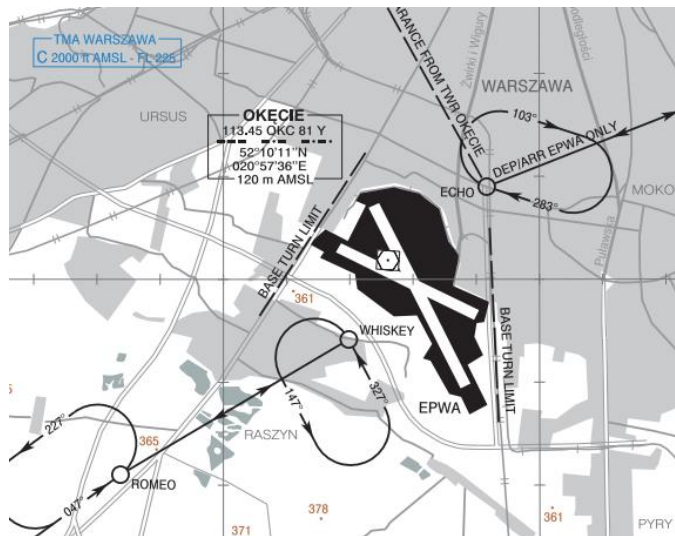
Performing departure/arrival you should file a flight plan using VFR points published on charts. In case of heavy traffic you should expect a holding over E or W point.

natężenia ruchu, należy spodziewać się instrukcji oczekiwania nad punktem E lub W. Należy zwrócić uwagę, w którą stronę należy to oczekiwanie wykonywać. Informację tą znajdziesz a mapie „Trasy dolotowe, odlotowe i tranzytowe VFR” dostępną w dziale Pliki -> Mapy na stronie PL-VACC.



Wykonując kręgi nadlotniskowe nad lotniskiem EPWA, należy pamiętać, aby w odpowiednich miejscach wykonać trzeci i czwarty zakręt. I tak, jeśli wykonujesz kręgi do pasa 11 lub 15, trzeci i czwarty zakręt należy wykonać przed Aleją Krakowską, nie przelatując na jej zachodnią stronę. W przypadku kręgów do pasa 29 lub 33, zakręt należy wykonać przed torami kolejowymi, nie przelatując na ich wschodnią stronę. Poprawne wykonywanie kręgów usprawni i ułatwi pracę wirtualnego kontrolera.

Pay attention to a proper direction of the holding pattern. You will find this information in the chart called “VFR arrival, departure and transit routes” placed at Files-> Maps section on the PL-VACC website.



Performing traffic patterns over the Chopin Airport you must remember to perform base and final turn correctly. When you approach runway 11 or 15 third and fourth turn should be carried out before Krakowska Avenue without flying to its western side. For the runway 29 or 33 turns have to be performed before the railway not flying to its eastern side. Performing traffic patterns correctly, make life of VATC easier and improves service quality.