



INSTRUKCJA OPERACYJNA KONTROLERA WIEŻY EPWA_TWR

INOP EPWA_TWR 2020

SPIS TREŚCI

1. Zasady ogólne
 - 1.1. Pozycje ATC dostępne na lotnisku EPWA
 - 1.2. Zakres obowiązków kontrolera TWR
 - 1.3. Zakres obowiązków kontrolera GND oraz DEL

2. Wykorzystanie dróg startowych
 - 2.1. Drogi startowe dostępne na lotnisku EPWA
 - 2.2. System preferencyjnego wyboru pasów aktywnych dla lotniska EPWA

3. Ruch po drogach kołowania i stanowiskach
 - 3.1. Przydział stanowisk postojowych
 - 3.2. Ruch po drogach kołowania

4. Obsługa ruchu VFR

1. Zasady ogólne

1.1. Pozycje ATC dostępne na lotnisku EPWA:

Pozycja	Częstotliwość	Znak wywoławczy
EPWA_TWR	118.300	Okęcie Wieża/Tower
EPWA_GND	121.900	Okęcie Ground
EPWA_DEL	121.600	Okęcie Delivery

TWR EPWA na zasadzie top-down przejmuje kompetencje niższych pozycji (GND, DEL), gdy nie jest zalogowany na nich kontroler. Kontroler EPWA_TWR jest również kontrolerem nadrzędnym i ma prawo wydawać polecenia porządkowe dla pozycji niższych, np. w zakresie wydawania zezwoleń czy tworzenia kolejki do odlotów

1.2. Zakres obowiązków kontrolera TWR

1.2.1. Kontroler Wieży EPWA [pozycja EPWA_TWR], przy braku obsadzonych niższych pozycji kontroli ruchu lotniczego [GND, DEL], zapewnia statkom powietrznym:

1.2.1.1. Kontrolę ruchu lotniczego w granicach CTR EPWA, w tym kontrolę statków powietrznych VFR w dowolnym miejscu strefy kontrolowanej; kontrolę przylatujących statków powietrznych IFR podczas podejścia do pasa oraz kontrolę wszelkich operacji na drogach startowych, drogach kołowania i stanowiskach w tym wydawanie zezwoleń na lot.

1.2.1.2. Służbę radarową w zakresie monitorowania toru lotu Statku Powietrznego na podejściu końcowym, monitorowania SP w pobliżu lotniska, pomocy nawigacyjnej dla lotów VFR ("kurs do lotniska/punktu") w granicach CTR EPWA. TWR EPWA może posługiwać się również radarem w celu upewnienia się o właściwej separacji dla odlotów z EPWA.

1.2.1.3. Informację ATIS w postaci automatycznie nadawanego komunikatu tekstowego i głosowego na częstotliwości 120.450, jeśli taka informacja jest dostępna.

TWR EPWA w celu zapewnienia służby radarowej identyfikuje statek powietrzny weryfikując jego pozycję, wysokość, kod transpondera (wraz z włączonym trybem C) i informuje o tym załogę SP używając zwrotu "obserwuję radarowo" ("radar contact"). TWR EPWA **nie może** wektorować, zapewnia jedynie na żądanie załogi statku powietrznego VFR pomoc nawigacyjną, ruch tych SP powinien jednak odbywać się po opublikowanych trasach VFR. TWR EPWA nie zapewnia **kontroli** radarowej w żadnej fazie lotu SP, nie może więc śledzić (używać funkcji "assume") znaczników statków powietrznych ani ich przekazywać poprzez funkcję "transfer" do innych kontrolerów.

1.3. Zakres obowiązków kontrolerów GND oraz DEL

1.3.1. Kontroler GND odpowiada za ruch na płycie lotniska w zakresie dróg kołowania oraz stanowisk postojowych, nie może on bez zezwolenia kontrolera TWR wydać zezwolenia na zajęcie lub przecięcie drogi startowej. W zależności od ustaleń koordynacji SP zbliżający się do DS z zamiarem prze kołowania przez nią może zostać tymczasowo przekazany do kontrolera TWR lub otrzymać zezwolenie na cięcie pasa od kontrolera GND po wcześniejszym uzgodnieniu tego z kontrolerem TWR. W przypadku chwilowego braku kontaktu kontrolera GND z kontrolerem TWR SP powinien być przekazany do kontrolera TWR z instrukcją "**kontakt**" ("**contact**").

1.3.2. Kontroler DEL odpowiada za weryfikację wysyłanych planów lotów IFR, wstępne sekwencjonowanie ruchu odlotowego IFR, ustalanie niestandardowych instrukcji odlotowych z kontrolerem APP lub ACC (jeśli jest aktywny) i wydawanie zezwoleń na lot IFR. Jeśli załoga SP zgłasza potrzebę wykonania odlotu z innego pasa niż aktywny, kontroler DEL ma obowiązek najpierw uzyskać zezwolenie na taką operację od kontrolera TWR, który wydaje je po uzgodnieniu warunków odlotu z kontrolerem APP lub ACC, jeśli taki jest zalogowany.

Po wydaniu zezwolenia na lot i zgłoszeniu gotowości do uruchamiania i/lub wypychania kontroler DEL przekazuje SP na częstotliwość kontrolera GND, chyba, że ustalono inaczej poprzez koordynację. Zezwolenia na loty VFR wydaje kontroler TWR.

2. Wykorzystanie dróg startowych

2.1. Pasy startowe dostępne na lotnisku EPWA:

Pas startowy	Kurs DS	Wymiary DS	Wyposażenie ILS
11	110	2800x50 (m)	ILS cat. II
29	290		brak
15	147	3690x60 (m)	brak
33	327		ILS cat. III

2.2. System preferencyjnego wyboru pasów aktywnych dla lotniska EPWA

2.2.1. Biorąc pod uwagę kierunki wiatrów najczęściej wiejących w Polsce, układ ruchu w TMA Warszawa, stosowane w Warszawie przepisy dotyczące ograniczania hałasu, układ pasów na lotnisku EPWA i wyposażenie w pomoce radionawigacyjne, ustalono następujący system preferencyjny wyboru pasów aktywnych:

Kolejność wyboru	1	2	3	4
Pas przylotowy	33	11	15	29

Kolejność wyboru	1	2	3	4
Pas odlotowy	29	15	33	11

3. Ruch po drogach kołowania i stanowiskach

3.1. Przydział stanowisk postojowych

3.1.1. Stanowiska przy “rękawach” podzielone są na te do obsługi ruchu przylotowego ze Strefy Schengen oraz ruchu przylotowego spoza Strefy Schengen.

3.1.1.1. Stanowiska **1-2** oraz **17-24** przeznaczone są dla ruchu przylatującego ze strefy Schengen

- 3.1.1.2. Stanowiska **4-14** (z **wyłączeniem stanowiska 8**) przeznaczone są dla ruchu przylatującego spoza strefy Schengen.
- 3.1.1.3. Stanowiska **3, 15** oraz **16** mogą być wykorzystywane dla ruchu przylatującego z dowolnych kierunków.

*Samoloty tanich linii lotniczych (np. Wizz Air, Ryanair) oraz samoloty małe (np. Bombardier Dash 8 Q400, CRJ-900) **nie powinny** być stawiane przy stanowiskach z "rękawami", w przypadku braku pewności, czy dany SP może obsługiwać rękaw, należy potwierdzić to u załogi SP.*

- 3.1.2. Statki powietrzne lotnictwa ogólnego (General Aviation - GA) powinny mieć przydzielane stanowiska na płycie postojowej GA, tj. płyta postojowa (apron) 1 lub 11, chyba, że załoga zgłosi chęć kołowania na inne stanowisko.
- 3.1.3. Stanowiska do odladzania wyznaczane są w oparciu o sytuację ruchową i układ pasów aktywnych, płyty postojowe (aprony), na których powinno odbywać się odladzanie to płyty 13, oraz 7A
- 3.1.4. Stanowiska alternatywne na PPS 7A i 7B (701-712) są przeznaczone maksymalnie dla SP kodu C.

3.2. Ruch po drogach kołowania

- 3.2.1. Pasy startowe 33 oraz 11 są wyposażone w drogi kołowania tzw. szybkiego zjazdu (rapid exit) (S1, S2, S3, N1, N3). Służą one do szybkiego zwolnienia DS przez SP w celu skrócenia czasu zajętości pasa. W celu zapewnienia bezpieczeństwa i płynności operacji SP, które zwolniły pas startowy w jedną z dróg szybkiego zjazdu powinny otrzymać priorytet w zezwoleniu na kołowanie, tak, by jak najszybciej zwolnić drogę dla następnego SP.
- 3.2.2. Drogi kołowania ZO (Zulu **ORANGE**) oraz ZB (Zulu **BLUE**) umożliwiają równoczesne kołowanie na nich w przeciwnych kierunkach dwóch statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 metrów.

Uwaga! Zjazd z drogi kołowania V dostępny jest wyłącznie na DK ZO, w związku z tym SP kołujące z drogi V **nie powinny** wykorzystywać DK Z oraz ZB. Dodatkowo, wypychanie ze stanowisk położonych przy DK V odbywa się na DK ZO.

- 3.2.3.** Ruch śmigłowców niewyposażonych w podwozie kołowe powinien odbywać się po drogach kołowania poprzez tzw. "podlot" (hover-taxi, air taxi). Odloty śmigłowców odbywają się ze skrzyżowań DK D oraz S3 z pasem 33 oraz skrzyżowania D z pasem 11.

4. Obsługa ruchu VFR

- 4.1.** Loty VFR w CTR EPWA powinny odbywać się po opublikowanych trasach VFR, nie są dopuszczone skróty inne niż opublikowane.
- 4.2.** **Stała (przelotowa)** wysokość lotu oraz wysokość kręgu dla ruchu VFR w CTR EPWA wynosi 1500ft, wynika to z gęstej zabudowy w okolicach lotniska oraz wysokich przeszkód w postaci budynków, loty poniżej tej wysokości nie powinny się odbywać, natomiast powyżej tej wysokości wymagają koordynacji z kontrolerem APP lub ACC, jeśli taki jest załogowany. Dopuszcza się zejście poniżej wysokości 1500ft tylko i wyłącznie podczas lotu w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska, wykonywania opublikowanych procedur oczekiwania nad punktami VFR oraz podejścia i wykonywania operacji na pasie startowym.
- 4.3.** Krąg nadlotniskowy VFR na lotnisku EPWA jest kręgiem niestandardowym i powinien być wykonywany zgodnie z ograniczeniami opublikowanymi na mapach.