

# LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE

**ICAO: EPWA**  
**IATA: WAW**



## PROCEDURY LOKALNE LOTNISKA

Niniejsza broszura przeznaczona jest dla tych wirtualnych pilotów, którzy dopiero zaczynają przygodę z największym w Polsce portem lotniczym: Lotniskiem Chopina w Warszawie. Obsługuje on ponad 50% ogólnego ruchu pasażerskiego w Polsce. Dwa krzyżujące się pasy startowe zapewniają pojemność do 46 operacji na godzinę! Przed pierwszym zalogowaniem na płycie lub przed pojawieniem się na radarze zbliżania, prosimy o zapoznanie się z opisanymi w tym materiale procedurami. Zapewni to poziom zabawy maksymalnie zbliżony do świata rzeczywistego, zarówno dla pilota jak i dla wirtualnej kontroli.

## 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.

Aktualną scenarię znajdziesz na stronie:

<http://www.pl-vacc.org/pol3/airports.php?d=EPWA>

Aktualne NOTAMy dla vFIR EPWW:

<http://www.pl-vacc.org/pol3/notam.php>

## OGÓLNE INFORMACJE

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

### SYSTEM PREFERENCYJNY DRÓG STARTOWYCH

**ŁĄDOWANIA:** RWY 33, 11, 15, 29

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



### WAŻNE CZĘSTOTLIWOŚCI

<b>Warszawa Approach</b>	<b>128.80 EPWA_S_APP</b>
	<b>125.05 EPWA_N_APP</b>
<b>Warszawa Director</b>	<b>129.37 EPWA_F_APP</b>
<b>Okęcie Tower</b>	<b>118.30 EPWA_TWR</b>
<b>Okęcie Ground</b>	<b>121.90 EPWA_GND</b>
<b>Okęcie Delivery</b>	<b>121.60 EPWA_DEL</b>
<b>Okęcie ATIS</b>	<b>120.45 EPWA_ATIS</b>



## ODLOTY

### Stanowiska postojowe

Bardzo ważnym jest, aby logować się do sieci na stanowisku postojowym odpowiednim dla wybranego samolotu.

### Maksymalne dopuszczalne rozpiętości skrzydeł statków powietrznych na stanowiskach:

1 - 2	B734
3 - 8	B738/A321
9	MD11/B763
10, 13, 14, 15	A346/B744/B733
10L, 10R, 11, 12,	
13L, 13R, 14L, 14R, 15L, 15R	B739MD90/A321
16 - 24	B739/A321
31 - 35, 36L, 36R	B734
36, 37	B752/TU154
37L, 37R, 38 - 43B	B739/A321
44, 45	A346/B744/B773
46L, 46R, 47, 48	B739/MD90
61	A124/C5
62, 63	B763
64, 65, 66	MD11/B763
64L, 64R, 65L, 65R, 66L, 66R	B739/A321
71 - 76	MD11/B763
81 - 88	L410
91, 92	B738
93, 94	CRJ2
95 - 97	AT72
101 - 105	B739/A321

Wybierając stanowisku przy terminalu pasażerskim, należy zwrócić uwagę czy wykonujemy lot do kraju należącego do układu Schengen, czy poza granice strefy. **Rękawki 5-7 oraz 9-15** przeznaczone są dla odlotów do krajów non-Schengen. Natomiast rękawki 1-4 oraz 16-24 przystosowane są do obsługi ruchu pasażerskiego wewnątrz strefy Schengen.

**NIE DO UŻYTKU OPERACYJNEGO. DO UŻYTKU WYŁĄCZNIE W SIECI VATSIM.**

## WYPYCHANIE I URUCHAMIANIE

Dozwolone jest uruchamianie silników przed wypychaniem, po uprzednim uzyskaniu zezwolenia. Procedury powerback dozwolone są dla odpowiednich samolotów turbośmigłowych.

## ZEZWOLENIE NA LOT IFR I PROCEDURY SID

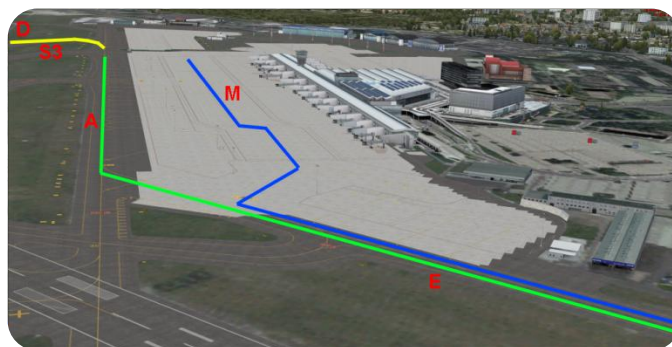
Wszyscy piloci zobowiązani są do kontaktu z Okęcie Delivery (a w przypadku nieobecności z następną pozycją w hierarchii) w celu uzyskania zezwolenia na lot. Bardzo istotna jest znajomość aktualnej informacji ATIS przed pierwszym kontaktem z ATC, ponieważ zawiera ona informacje o aktywnym pasie oraz lokalnym ciśnieniu.

Wszystkie loty powinny opuszczać obszar TMA Warszawa przez jeden z następujących punktów: **BAMSO, EVINA, LOLSI, OLILA, SOXER, XIMBA**. W wydanym 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.

Jeśli w użyciu jest pas 29 lub 11, a samolot wymaga więcej rozbiegu niż 2800m w przypadku pasa 29 lub 2300m w przypadku pasa 11, należy niezwłocznie zgłosić ten fakt kontrolerowi i zostanie przydzielony pas 33 lub 15.

## 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 zieloną linią. Przy odlotach z pasa **15**, należy spodziewać się instrukcji zajęcia pasa z drogi **S3 D**, na rysunku oznaczonej na kolor żółty.



Gdy wymagany jest pas 33, kołowanie zazwyczaj odbywa się drogami A H B.

## PO STARCIE

Jeśli nie było innych instrukcji, niezwłocznie po starcie należy zgłosić się na częstotliwości 128.80 Warszawa Zbliżanie (lub wyższej instancji ATC, gdy brak APP). **W przypadku wykonywania procedury SID wznoszenie tylko do 6000ft** chyba, że otrzymano zezwolenie na wznoszenie na wyższy poziom.



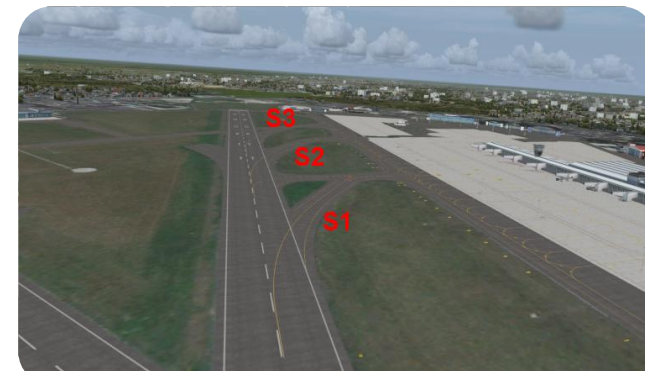
## PRZYLOTY

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!

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 (znizanie) 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.

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

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



Transition Altitude	6500ft
Transition Level	FL80

**Uwaga: Jeśli QNH na którymkolwiek lotnisku kontrolowanym w Polsce wynosi poniżej 996hPa to TL wynosi FL90, należy zwracać uwagę na aktualny ATIS!**

**NIE DO UŻYTKU OPERACYJNEGO. DO UŻYTKU WYŁĄCZNIE W SIECI VATSIM.**

## LOTY VFR

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 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.