

EPKT AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA I NAZWA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
EPKT - Katowice - Pyrzowice		

EPKT AD 2.2	DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
1.	ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja 50°28'27"N 019°04'48"E - na TWY H4.	ARP - WGS-84 coordinates and site at AD 50°28'27"N 019°04'48"E - on TWY H4.
2.	Odległość, kierunek od miasta 34 km (18.4 NM), BRG 015° GEO.	Direction and distance from city 34 km (18.4 NM), BRG 015° GEO.
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 1007 ft/25.9°C	Elevation/Reference temperature 1007 ft/25.9°C
4.	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 132 ft	Geoid undulation at AD ELEV PSN 132 ft
5.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 5°E (2017)/ 8'E	MAG VAR/Annual change 5°E (2017)/ 8'E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, teleks, AFS Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. Al. Korfatego 38 40-161 Katowice Port Lotniczy: Katowice Airport 42-625 Ożarówice ul. Wolności 90 +48-32-392-7202 +48-32-392-7262 (Dyżurny Portu) +48-602-746-066 (Dyżurny Portu - kom.) +48-32-392-7376 (faks) SITA: KTWADXH AFS: EPKTYDYX E-mail: ktw@gtl.com.pl E-mail: dop@gtl.com.pl (Dyżurny Portu) http://www.katowice-airport.com	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS Upper Silesian Aviation Group Al. Korfatego 38 40-161 Katowice Airport: Katowice Airport 42-625 Ożarówice ul. Wolności 90 +48-32-392-7202 Duty Officer: +48-32-392-7262 Duty Officer - mobile: +48-602-746-066 Fax: +48-32-392-7376 SITA: KTWADXH AFS: EPKTYDYX E-mail: ktw@gtl.com.pl E-mail: dop@gtl.com.pl (Duty Officer) http://www.katowice-airport.com
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi TWR - +48-32-284-5540 (telefaks) +48-32-392-7861, +48-81-452-7861 ARO - +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (faks) Informacja lotniskowa - +48-32-392-7385	Remarks TWR - +48-32-284-5540 (telefax) +48-32-392-7861, +48-81-452-7861 ARO - +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (fax) Airport information - +48-32-392-7385

EPKT AD 2.3	GODZINY PRACY (UTC ¹⁾)	OPERATIONAL HOURS (UTC ¹⁾)
1.	Zarządzający lotniskiem H24	Aerodrome Administration H24
2.	Służby celne i paszportowe H24	Customs and immigration H24
3.	Służby medyczne i sanitarne H24	Health and sanitation H24
4.	Służba Informacji Lotniczej H24 W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg.	AIS H24 In the scope of services provided by ARO.
5.	Biuro Odpraw Załóg H24	ATS Reporting Office (ARO) H24
6.	Biuro Meteorologiczne H24	MET Office H24
7.	Służby Ruchu Lotniczego H24	ATS H24
8.	Tankowanie H24	Fuelling H24
9.	Obsługa H24	Handling H24
10.	Ochrona H24	Security H24
11.	Odladzanie H24	De-icing H24

12.	Uwagi 1) - patrz GEN 2.1. 2.3.7 Służbę APP zapewnia APP KRAKÓW	Remarks 1) - see GEN 2.1. 2.3.7 APP provided by KRAKÓW APP.
------------	---	--

EPKT AD 2.4	SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
-------------	---------------------------------	----------------------------------

1.	Środki załadownicze 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 JET A-1, AVGAS 100LL	Fuel/Oil types JET A-1, AVGAS 100LL
3.	Urządzenia do tankowania/pojemność Cysterny samochodowe: Jet A-1: 1 x 18000 l, 4 x 35000 l, 3 x 40000 l, 4 x 60000 l, AVGAS 100LL: 1 x 8500 l	Fuelling facilities/capacity Tank trucks: Jet A-1: 1 x 18000 l, 4 x 35000 l, 3 x 40000 l, 4 x 60000 l, AVGAS 100LL: 1 x 8500 l
4.	Urządzenia do odladzania 5 pojazdów	De-icing facilities 5 vehicles
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych Obsługa liniowa:/Obsługa bazowa: B737, A318/319/320/321, ERJ145/170/175/190, ATR42/72, DHC-8 400	Repair facilities for visiting aircraft Line maintenance:/Base maintenance: B737, A318/319/320/321, ERJ145/170/175/190, ATR42/72, DHC-8 400
7.	<p>Uwagi Agenci obsługi naziemnej: <u>Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.</u> Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice Obsługa General Aviation Tel: +48-32-763-1343/1345 Tel. kom.: +48-606-763-247 (H24) +48-660-733-566 Faks: +48-32-392-7376 E-mail: ops@gtl.com.pl businessjet.ktw@gtl.com.pl</p> <p><u>LS Airport Services</u> ul. Gordona Bennetta 2b, 02-159 Warszawa Obsługa pasażerska: Tel.: +48-32-392-7298 Tel. kom.: +48-602-306-766 Faks: +48-32-284-5107 SITA: KTWOPXH, KTWHDXH E-mail: pax@lsas.aero Obsługa operacyjna: Tel.: +48-32-392-7159 Tel. kom.: +48-660-516-009 E-mail: ops@lsas.aero</p> <p>Obsługa liniowa: LS Technics Sp. z o.o. ul. Gordona Bennetta 2b, 02-159 Warszawa Adres korespondencyjny: ul. Centralna 5, 42-625 Ożarówice Tel. kom.: +48-608-059-269 E-mail: mx@lst.aero</p> <p><u>WELCOME Airport Services Sp.z o.o.</u> ul. Żwirki i Wigury 1, 00-960 Warszawa Oddział w Katowicach Port Lotniczy Katowice, 42-625 Ożarówice Tel./faks: +48-32-392-7427 Tel. kom.: +48-506-006-225 E-mail: ktw-handling@welcome-as.pl SITA: KTWOOXH</p>	<p>Remarks Handling agents: <u>Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.</u> Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice Services for General Aviation Customers Phone: +48-32-763-1343/1345 Mobile: +48-606-763-247 (H24) +48-660-733-566 Fax: +48-32-392-7376 E-mail: ops@gtl.com.pl businessjet.ktw@gtl.com.pl</p> <p><u>LS Airport Services</u> ul. Gordona Bennetta 2b, 02-159 Warszawa Passenger handling: Phone: +48-32-392-7298 Mobile: +48-602-306-766 Fax: +48-32-284-5107 SITA: KTWOPXH, KTWHDXH E-mail: pax@lsas.aero Operations: Phone: +48-32-392-7159 Mobile: +48-660-516-009 E-mail: ops@lsas.aero</p> <p>Line maintenance: LS Technics Sp. z o.o. ul. Gordona Bennetta 2b, 02-159 Warszawa Postal address: ul. Centralna 5, 42-625 Ożarówice Mobile: +48-608-059-269 E-mail: mx@lst.aero</p> <p><u>WELCOME Airport Services Sp. z o.o.</u> ul. Żwirki i Wigury 1, 00-960 Warszawa Department in Katowice Port Lotniczy Katowice, 42-625 Ożarówice Phone/fax: +48-32-392-7427 Mobile: +48-506-006-225 E-mail: ktw-handling@welcome-as.pl SITA: KTWOOXH</p>

<p><u>STAR EXECUTIVE Handling & Support Group Sp. z o.o.</u> ul. Leopolda Staffa 7, 41-215 Sosnowiec Tel.: +48-602-258-082 (H24) +48-608-444-507 E-mail: ops@starexecutive.aero handling@starexecutive.aero training@starexecutive.aero</p> <p>Dostawcy paliw: <u>Baltic Ground Services Sp. z o.o.</u> Okęcie Business Park – Zephyrus ul. Komitetu Obrony Robotników 45B Warszawa Tel. kom.: +48-605-621-525 E-mail: fuel.pl@bgs.aero WWW: https://www.bgs.aero/pl Godziny pracy: MAY-OCT: 24H/7 NOV-APR: 0300-2300 (0200-2200) UTC¹⁾</p> <p><u>LOTOS – Air BP 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@lotosairbp.pl WWW: www.lotosairbp.pl 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.</p> <p><u>ORLEN Aviation Sp. z o.o.</u> ul. J. Gordona Bennetta 2 02-159 Warszawa Tel.: +48-32-284-5928 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.</p>	<p><u>STAR EXECUTIVE Handling & Support Group Sp. z o.o.</u> ul. Leopolda Staffa 7, 41-215 Sosnowiec Phone: +48-602-258-082 (H24) +48-608-444-507 E-mail: ops@starexecutive.aero handling@starexecutive.aero training@starexecutive.aero</p> <p>Fuel suppliers: Baltic Ground Services Sp. z o.o. Okęcie Business Park – Zephyrus ul. Komitetu Obrony Robotników 45B Warszawa Mobile: +48-605-621-525 E-mail: fuel.pl@bgs.aero WWW: https://www.bgs.aero/pl Operational hours: MAY-OCT: 24H/7 NOV-APR: 0300-2300 (0200-2200) UTC¹⁾</p> <p><u>LOTOS – Air BP 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@lotosairbp.pl WWW: www.lotosairbp.pl 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.</p> <p><u>ORLEN Aviation Sp. z o.o.</u> ul. J. Gordona Bennetta 2 02-159 Warszawa Phone: +48-32-284-5928 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.</p>
--	--

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	SŁUŻBA RATOWNICZA I PRZECIWOŻAROWA	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 – 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.
3.	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych Zarządzający lotniskiem posiada podpisaną umowę z podmiotem zewnętrznym na usuwanie unieruchomionych statków powietrznych. Maksymalnie do MTOW 100 000 kg.	Capability for removal of disabled aircraft Aerodrome operator has signed a contract for removal of disabled aircraft with external operator. Up to 100 000 kg MTOW.
4.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPKT 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 plóg lotniskowy 6 m - 7, plóg lotniskowy 9 m - 5, plóg drogowy 2,55 m - 3, oczyszczarka lotniskowa: - OLH 4500 "Madro" - 5, - OLH 3850 "Hydrog" - 2, - OVERAASEN RS400 - 5, - VAMMAS SB5504 - 1, wirnikowy plóg odśnieżny - 3, rozsiewacz środków stałych - 1, opryskiwacz środków do odladzania 6000 l oraz 12000 l - 2, koparko-ladowarka - 1, urządzenie wielofunkcyjne (oczyszczarka, plóg, oprysk) - 1.	Type(s) of clearing equipment runway snow plough 6 m - 7, runway snow plough 9 m - 5, road snow plough 2.55 m - 3, runway sweeper: - OLH 4500 "Madro" - 5, - OLH 3850 "Hydrog" - 2, - OVERAASEN RS400 - 5, - VAMMAS SB5504 - 1, rotor snow blower - 3, spreader - 1, de-icing sprayer 6000 l and 12000 l - 2, excavator - 1, multifunction vehicle (sweeper, plough, sprayer) -1.
2.	Kolejność oczyszczania Dla oczyszczania pola naziemnego ruchu lotniczego została ustalona następująca kolejność pierwszeństwa: 1. RWY; 2. TWY: L, H2, B, E3, E2, E1, E0, T, N; 3. stanowisko postojowe przydzielone dla A/C; 4. APN 1, 2, 3; 5. APN 4, 6; 6. pozostałe TWY. W razie zaistnienia specjalnych okoliczności, wymieniona wyżej kolejność może ulec zmianie, z wyjątkiem RWY w użyciu.	Clearance priorities The following priorities have been established for the clearance of movement areas: 1. RWY; 2. TWYs: L, H2, B, E3, E2, E1, E0, T, N; 3. parking position on APN allocated to A/C; 4. APN 1, 2, 3; 5. APN 4, 6; 6. other TWYs. Due to special local circumstances, the above described sequence may be changed with the exception of RWY in use.
3.	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Do odśnieżania, odladzania i zapobieganiu oblodzeniu pola ruchu naziemnego stosowane są środki: - KFOR, dla płynów mrówczanu potasu, - NAFO, dla stałych składników mrówczanu sodu.	Use of material for movement area surface treatment The following substances are used on movement area for snow removal, de-icing and anti-icing: - KFOR, for potassium formate fluids, - NAFO, for sodium formate solids.
4.	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych NIL	Specially prepared winter runway NIL
5.	Uwagi 1. Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM i ATIS. 2. Odladzanie statków powietrznych patrz AD 2.20.1.2. 3. Procedury dla operacji w warunkach zimowych patrz AD 2.20.1.6.	Remarks 1. Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM and ATIS. 2. Aircraft de-icing see AD 2.20.1.2. 3. Winter operation procedures see AD 2.20.1.6.

EPKT AD 2.8	PLYTY POSTOJOWE, DROGI KOŁOWANIA I PUNKTY KONTROLI WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
--------------------	--	--

1.	Nawierzchnia i nośność płyty APN 1 - CONC, PCN 70 R/B/W/T APN 2 (de-icing) - CONC, PCN 70 R/B/W/T APN 3 (cargo) - CONC, PCN 70 R/B/W/T APN 4 (GA) - CONC, PCN 70 R/A/W/T APN 6 (GA) - ASPH, PCN 41 F/B/W/T Stand 40 - CONC, PCN 50 R/B/W/T	Apron surface and strength APN 1 - CONC, PCN 70 R/B/W/T APN 2 (de-icing) - CONC, PCN 70 R/B/W/T APN 3 (cargo) - CONC, PCN 70 R/B/W/T APN 4 (GA) - CONC, PCN 70 R/A/W/T APN 6 (GA) - ASPH, PCN 41 F/B/W/T Stand 40 - CONC, PCN 50 R/B/W/T
----	---	---

2.	Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność TWY A - 20 m, CONC, PCN 63 R/B/W/T TWY B - 28 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY D - 23 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E0 - 23 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E1 - 23 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E2 - 23 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E3 - 23 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY F - 35 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY H1 - 11 m, CONC, PCN 70 R/A/W/T TWY H2 - 23 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY H3 - 23 m, ASPH, PCN 70 F/A/W/T TWY H4 - 23 m, ASPH, PCN 70 F/A/W/T TWY H5 - 23 m, ASPH, PCN 70 F/A/W/T TWY L - 32 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY N - 23 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY S - 32 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY T - 28 m, ASPH, PCN 70 R/B/W/T TWY U - 11 m, ASPH, PCN 70 F/C/W/T	TWY width, surface and strength TWY A - 20 m, CONC, PCN 63 R/B/W/T TWY B - 28 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY D - 23 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E0 - 23 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E1 - 23 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E2 - 23 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY E3 - 23 m, CONC, PCN 70 R/B/W/T TWY F - 35 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY H1 - 11 m, CONC, PCN 70 R/A/W/T TWY H2 - 23 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY H3 - 23 m, ASPH, PCN 70 F/A/W/T TWY H4 - 23 m, ASPH, PCN 70 F/A/W/T TWY H5 - 23 m, ASPH, PCN 70 F/A/W/T TWY L - 32 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY N - 23 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY S - 32 m, ASPH, PCN 70 F/B/W/T TWY T - 28 m, ASPH, PCN 70 R/B/W/T TWY U - 11 m, ASPH, PCN 70 F/C/W/T
3.	Punkt sprawdzania wysokościomierzy APN 1: (stanowiska 1-5) ELEV 987 ft APN 1: (stanowiska 6-29) ELEV 984 ft APN 2: (stanowiska 70-72) ELEV 1013 ft APN 3: ELEV 1000 ft APN 4 (GA): ELEV 970 ft APN 6 (GA): ELEV 982 ft.	ACL and elevation APN 1: (stand 1-5) ELEV 987 ft APN 1: (stand 6-29) ELEV 984 ft APN 2: (stand 70-72) ELEV 1013 ft APN 3: ELEV 1000 ft APN 4 (GA): ELEV 970 ft APN 6 (GA): ELEV 982 ft.
4.	Punkty sprawdzania VOR/INS VOR: - stanowisko 70 (114,800 MHz, 106°, 0,78 NM); - stanowisko 71 (114,800 MHz, 109°, 0,78 NM); - stanowisko 72 (114,800 MHz, 104°, 0,78 NM). INS - patrz AD 2 EPKT 1-3-1 i 1-3-2.	VOR/INS checkpoints VOR: - stand 70 (114.800 MHz, 106°, 0.78 NM); - stand 71 (114.800 MHz, 109°, 0.78 NM); - stand 72 (114.800 MHz, 104°, 0.78 NM). INS - see AD 2 EPKT 1-3-1 and 1-3-2.
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPKT AD 2.9	SYSTEM KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM I OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
-------------	--	---

1.	Znaki identyfikacyjne miejsc postojowych, linie prowadzenia po drogach kołowania oraz wizualne systemy dokowania/parkowania na miejscach postojowych statków powietrznych 1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się ze: - świateł linii centralnej TWY (patrz punkt 2.15.3), - świateł pośredniego miejsca oczekiwania, - poprzeczek zatrzymania, - świateł ochronnych drogi startowej, - podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. 2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składający się ze: - świateł prowadzenia na stanowiska postojowe: 12-15, 21-23, 27, 29, 70-72 oraz 80-94, - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu, - podświetlanych pionowych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych.	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands 1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWY consisting of: - TWY centre line lights (see point 2.15.3), - intermediate holding position lights, - stop-bars, - runway guard lights, - illuminated mandatory and information signs and markings. 2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of: - ACFT centre line lights on stands: 12-15, 21-23, 27, 29, 70-72 and 80-94, - aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings, - illuminated signs with parking stand numbers.
2.	Oznakowanie i światła dróg startowych oraz dróg kołowania <u>Oznakowanie dzienne:</u> RWY: THR 09 i 27, tożsamości RWY, osi, krawędzi, stref przyziemienia, punktów celowania, zawracania. TWY: osi, krawędzi, miejsc oczekiwania przed RWY, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki informacyjne. <u>Światła:</u> RWY: patrz pkt 2.14. TWY: (patrz pkt 2.15.3).	RWY and TWY markings and lights <u>Marking aids:</u> RWY: THR 09 and 27, RWY designation, centre line, edge, touchdown zones, aiming points, turn pad. TWY: centre line, edge, RWY holding position, intermediate holding position, information signs. <u>Lights:</u> RWY: see point 2.14. TWY: (see point 2.15.3).
3.	Poprzeczki zatrzymania TWY: L, N, S, T.	Stop bars TWY: L, N, S, T.

4.	Uwagi 1. TWY N jest wyposażona w światła RETIL. 2. TWY L, N, S, T na odcinku 47 m przed poprzeczką zatrzymania posiadają wzmocnione oznakowanie linii środkowej drogi kołowania zgodnie z CS ADR-DSN.L.570. 3. Oznakowanie poziome do zawracania na THR 09 wykonane dla samolotu kodu D ICAO.	Remarks 1. TWY N is equipped with RETIL lights. 2. TWYs L, N, S, T over a distance of 47 m before runway holding position have enhanced taxiway centre line marking according to CS ADR-DSN.L.570. 3. Horizontal markings for turn back track on THR 09 designed for ICAO code D aircraft.
-----------	---	--

EPKT AD 2.10	PRZESZKODY LOTNISKOWE	AERODROME OBSTACLES
---------------------	------------------------------	----------------------------

W strefach podejścia i startu / In approach and take-off areas							
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie / Markings / LGT
					AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7	8

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie / Markings / LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
Grupa drzew/Group of trees	KT064-2015-64	50°26'03.6" N	019°05'30.4" E	57	1242	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT065-2015-65	50°26'03.7" N	019°05'42.6" E	40	1250	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT063-2015-63	50°26'05.7" N	019°05'24.0" E	69	1233	NIE/NIE, NO/NO
Budynki, drzewa, słupy/Buildings, trees, pylons	KT066-2015-66	50°26'05.8" N	019°05'42.9" E	62	1261	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT089-2018-89	50°26'06.0" N	019°03'50.4" E	69	1228	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT047-2015-47	50°26'07.0" N	019°03'48.8" E	80	1229	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT077-2015-77	50°26'07.6" N	019°06'24.9" E	83	1251	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT046-2015-46	50°26'09.2" N	019°03'45.8" E	88	1212	NIE/NIE, NO/NO
Budynki, drzewa, słupy/Buildings, trees, pylons	KT057-2015-57	50°26'11.5" N	019°04'56.1" E	25	1202	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT056-2015-56	50°26'11.6" N	019°04'51.8" E	28	1200	NIE/NIE, NO/NO
Wieża triangulacyjna/Surveying tower	KT076-2015-76	50°26'13.3" N	019°06'23.6" E	17	1203	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT075-2015-75	50°26'13.3" N	019°06'22.5" E	12	1198	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT083-2015-83	50°26'13.3" N	019°07'00.7" E	24	1222	NIE/NIE, NO/NO
Słup linii energetycznej na przeszkodzie rozległej/ Power line pylon on extensive obstacle	KT045-2015-45	50°26'13.8" N	019°03'07.7" E	41	1202	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building	KT084-2015-84	50°26'14.7" N	019°07'04.2" E	33	1212	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT071-2015-71	50°26'14.9" N	019°05'52.6" E	58	1210	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT074-2015-74	50°26'15.2" N	019°06'24.2" E	25	1205	NIE/NIE, NO/NO
Budynki, drzewa, słupy/Buildings, trees, pylons	KT082-2015-82	50°26'15.5" N	019°06'59.9" E	30	1209	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT072-2015-72	50°26'15.9" N	019°05'56.9" E	38	1181	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT058-2015-58	50°26'16.3" N	019°04'56.4" E	35	1184	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT059-2015-59	50°26'16.3" N	019°05'10.2" E	35	1181	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT079-2015-79	50°26'17.7" N	019°06'25.8" E	47	1214	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT097-2018-97	50°26'18.0" N	019°04'18.0" E	12	1168	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT078-2015-78	50°26'18.1" N	019°06'23.6" E	24	1188	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT054-2015-54	50°26'18.2" N	019°04'35.5" E	21	1177	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT098-2018-98	50°26'18.3" N	019°04'53.1" E	34	1167	NIE/NIE, NO/NO
Budynki, drzewa, słupy/Buildings, trees, pylons	KT061-2015-61	50°26'18.4" N	019°05'14.0" E	33	1167	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT096-2018-96	50°26'18.6" N	019°04'32.7" E	10	1164	NIE/NIE, NO/NO
Słup linii energetycznej/Power line pylon	KT081-2015-81	50°26'18.8" N	019°06'39.1" E	33	1214	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT080-2015-80	50°26'19.0" N	019°06'26.0" E	39	1200	NIE/NIE, NO/NO
Wieża kościoła/Church tower	KT044-2015-44	50°26'19.2" N	019°01'59.4" E	140	1257	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT049-2015-49	50°26'19.5" N	019°04'25.0" E	18	1161	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT092-2018-92	50°26'19.5" N	019°04'30.4" E	11	1163	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT093-2018-93	50°26'19.7" N	019°04'29.5" E	9	1159	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT055-2015-55	50°26'20.0" N	019°04'40.5" E	21	1163	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT094-2018-94	50°26'20.0" N	019°04'32.3" E	12	1160	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT091-2018-91	50°26'20.3" N	019°04'25.6" E	16	1171	NIE/NIE, NO/NO
Budynki, drzewa, słupy/Buildings, trees, pylons	KT041-2015-41	50°26'20.6" N	019°05'15.0" E	90	1219	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT085-2015-85	50°26'20.6" N	019°07'02.2" E	60	1196	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT095-2018-95	50°26'20.7" N	019°04'33.0" E	10	1155	NIE/NIE, NO/NO
Latarnia uliczna/Street light	KT062-2015-62	50°26'21.2" N	019°05'19.2" E	31	1151	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT068-2015-68	50°26'22.0" N	019°05'46.2" E	24	1161	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT070-2015-70	50°26'22.3" N	019°05'48.8" E	25	1155	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT099-2018-99	50°26'22.4" N	019°05'02.5" E	29	1144	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT048-2015-48	50°26'22.6" N	019°04'25.4" E	19	1146	NIE/NIE, NO/NO

W otoczeniu lotniska / In the vicinity of the AD						
Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie / Markings / LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
Grupa drzew/Group of trees	KT086-2015-86	50°26'23.1" N	019°06'19.4" E	65	1199	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT069-2015-69	50°26'23.4" N	019°05'47.3" E	28	1158	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT073-2015-73	50°26'23.4" N	019°06'00.3" E	38	1143	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT090-2018-90	50°26'23.9" N	019°04'31.7" E	18	1139	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT051-2015-51	50°26'23.9" N	019°04'29.5" E	15	1140	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT050-2015-50	50°26'24.0" N	019°04'27.7" E	28	1151	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT040-2015-40	50°26'24.3" N	019°05'26.0" E	37	1136	NIE/NIE, NO/NO
Drzewo/Tree	KT039-2015-39	50°26'24.5" N	019°04'26.5" E	30	1150	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT031-2015-31	50°26'26.8" N	019°04'00.9" E	41	1137	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT043-2015-43	50°26'26.9" N	019°06'11.1" E	34	1144	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	KT034-2015-34	50°26'27.2" N	019°04'04.3" E	27	1136	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building	KT035-2015-35	50°26'27.3" N	019°04'05.1" E	29	1139	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT042-2015-42	50°26'28.0" N	019°06'06.9" E	51	1151	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT032-2015-32	50°26'28.2" N	019°04'04.1" E	39	1148	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	KT033-2015-33	50°26'28.5" N	019°04'04.8" E	27	1136	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT037-2015-37	50°26'28.9" N	019°04'06.9" E	28	1138	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT038-2015-38	50°26'29.3" N	019°04'10.1" E	29	1138	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building	KT036-2015-36	50°26'29.7" N	019°04'05.2" E	28	1136	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT030-2015-30	50°26'30.4" N	019°03'48.7" E	88	1146	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT024-2015-24	50°27'42.6" N	019°08'41.4" E	77	1138	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT023-2015-23	50°27'43.8" N	019°08'35.8" E	65	1137	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT029-2015-29	50°27'47.4" N	019°09'09.7" E	81	1141	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT026-2015-26	50°27'48.8" N	019°08'54.1" E	75	1136	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT027-2015-27	50°27'49.4" N	019°08'58.5" E	76	1138	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT022-2015-22	50°27'49.8" N	019°08'32.6" E	83	1143	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT028-2015-28	50°27'50.7" N	019°09'08.0" E	83	1138	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT019-2015-19	50°27'51.2" N	019°08'07.5" E	79	1137	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT018-2015-18	50°27'51.3" N	019°08'04.1" E	81	1136	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT025-2015-25	50°27'51.3" N	019°08'44.5" E	85	1136	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT020-2015-20	50°27'51.4" N	019°08'25.2" E	67	1136	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT021-2015-21	50°27'54.2" N	019°08'29.8" E	80	1138	NIE/NIE, NO/NO
Grupa drzew/Group of trees	KT017-2015-17	50°27'55.4" N	019°07'13.1" E	80	1137	NIE/NIE, NO/NO
Wieża kontroli lotniska (TWR)/Aerodrome control tower (TWR)	KT087-2018-87	50°28'14.6" N	019°05'33.3" E	151	1148	TAK/TAK, YES/YES
PAPI - THR 27/PAPI - THR 27	KT007-2015-7	50°28'31.9" N	019°05'40.7" E	3	995	NIE/NIE, NO/NO
PAPI - THR 09/PAPI - THR 09	KT004-2015-4	50°28'35.4" N	019°03'53.4" E	3	976	NIE/NIE, NO/NO
Ice Alert/Ice Alert	KT008-2015-8	50°28'36.1" N	019°05'41.9" E	3	994	TAK/NIE, YES/NO
Ice Alert/Ice Alert	KT006-2015-6	50°28'36.2" N	019°04'56.3" E	6	986	TAK/NIE, YES/NO
Ice Alert/Ice Alert	KT001-2015-1	50°28'36.3" N	019°03'48.9" E	3	974	TAK/NIE, YES/NO
Widzialnościomierz - RVR 3 - THR 27/RVR 3 - THR 27	KT009-2015-9	50°28'36.8" N	019°05'41.7" E	10	1000	TAK/TAK, YES/YES
Widzialnościomierz - RVR 2/RVR 2	KT005-2015-5	50°28'37.0" N	019°04'47.5" E	10	989	TAK/TAK, YES/YES
Widzialnościomierz - RVR 1/RVR 1	KT002-2015-2	50°28'37.0" N	019°03'49.8" E	10	981	TAK/TAK, YES/YES
Kontener ILS GP/DME/Container ILS GP/DME	KT088-2018-88	50°28'37.3" N	019°05'42.6" E	11	1001	TAK/NIE, YES/NO
Antena monitora ILS GP/DME/ILS GP/DME monitor	KT012-2015-12	50°28'37.4" N	019°05'47.8" E	19	1011	TAK/TAK, YES/YES
Antena ILS GP/DME/ILS GP/DME antenna	KT011-2015-11	50°28'37.4" N	019°05'42.8" E	51	1042	TAK/TAK, YES/YES
Wiatromierz/Anemometer	KT010-2015-10	50°28'37.8" N	019°05'41.8" E	35	1024	TAK/TAK, YES/YES
Wiatromierz - THR 09/Anemometer - THR 09	KT003-2015-3	50°28'37.8" N	019°03'49.8" E	35	1005	TAK/TAK, YES/YES
Wiatromierz/Anemometer	KT014-2015-14	50°28'38.8" N	019°04'47.5" E	36	1014	TAK/TAK, YES/YES
Wskaźnik kierunku wiatru - THR 27/Wind direction indicator - THR 27	KT016-2015-16	50°28'39.1" N	019°06'00.9" E	25	1021	TAK/TAK, YES/YES
Wskaźnik kierunku wiatru - THR 09/Wind direction indicator - THR 09	KT013-2015-13	50°28'39.5" N	019°03'34.5" E	27	992	TAK/TAK, YES/YES
Antena DVOR/DME/DVOR/DME antenna	KT015-2015-15	50°28'39.7" N	019°05'06.4" E	34	1014	TAK/TAK, YES/YES

Uwagi	Remarks
1. Brak danych o rodzaju i kolorze oświetlenia dla publikowanych w pkt. AD 2.10 przeszkód oraz w cyfrowym zbiorze danych o przeszkodach lotniczych – patrz www.ais.pansa.pl/eTOD . 2. Publikowane informacje o przeszkodach lotniczych w strefie 2 dotyczą jedynie przeszkód, które przebijają powierzchnie ograniczające (OLS). 3. Przeszkody w strefie 3 – NIL.	1. No data available on the type and colour of obstacle lighting for obstacles published at item AD 2.10 and in the Obstacle Data Set – see www.ais.pansa.pl/eTOD . 2. The published information on Area 2 obstacles covers only obstacles penetrating the Obstacle Limitation Surfaces (OLS). 3. Area 3 obstacles – NIL.

EPKT AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1.	Biuro MET Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Katowice-Pyrzowice.	Associated MET office Aeronautical Meteorological Station Katowice-Pyrzowice.
2.	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET H24	Hours of service/MET Office outside hours H24
3.	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okres ważności Biuro Prognoz Meteorologicznych Kraków 24 HR	Office responsible for TAF preparation/Period of validity Meteorological Forecasting Office in Kraków 24 HR
4.	Rodzaje prognoz lotniskowych/Przerwy między prognozami NIL	Trend forecast/Interval of issuance NIL
5.	Odprawy przedstartowe Lotniskowa Stacja Meteorologiczna: Tel.: +48-32-284-5056 Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie: Tel.: +48-12-639-8151	Briefing and consultation provided Aeronautical Meteorological Station: Phone: +48-32-284-5056 Meteorological Forecasting Office in Kraków: Phone: +48-12-639-8151
6.	Dokumentacja i stosowane języki METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy. Pl, En	Flight documentation/Language(s) used METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, GAMET, aerodrome warnings, charts. Pl, En
7.	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wylądowań Atmosferycznych PERUN.	Charts and other information available for briefing or consultation 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, PERUN Lightning Detection System.
8.	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji Telefon, internet.	Supplementary equipment available for providing information Phone, internet.
9.	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET TWR KATOWICE, APP KRAKÓW	ATS units provided with MET information KATOWICE TWR, KRAKÓW APP
10.	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.) Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Katowice-Pyrzowice: Tel. kom.: +48-503-122-814 E-mail: lsm.pyrzowice@imgw.pl Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie: Tel.: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152, +48-503-112-150 Faks: +48-12-425-1973 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl	Additional information (limitation of services, etc.) Aeronautical Meteorological Station Katowice-Pyrzowice: Mobile phone: +48-503-122-814 E-mail: lsm.pyrzowice@imgw.pl Meteorological Forecasting Office in Kraków: Phone: +48-12-639-8151, +48-12-639-8152, +48-503-112-150 Fax: +48-12-425-1973 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPKT AD 2.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS			
Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Kierunek 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 (WGS-84)/ Współrzędne końca drogi startowej Undulacja geoidy progno (ft) THR coordinates (WGS-84)/ RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progno i najwyższy punkt strefy przyziemia 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
09	90.18°GEO	3200 x 45	RWY: PCN 70 R/A/W/T. CONC SWY: CONC/ASPH	50°28'33.78"N 019°03'34.45"E 132.0	970.0 980.0
27	270.21°GEO	3200 x 45	RWY: PCN 70 R/A/W/T. CONC	50°28'33.46"N 019°06'00.50"E 132.0	1003.0 1000.0
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)	OFZ
1	7	8	9	10	11
09	Patrz/See AD 2 EPKT 2-1-1.	320 x 45	NIL	3320 x 300	NIL
27	Patrz/See AD 2 EPKT 2-1-1.	NIL	NIL	3320 x 300	Tak/Yes
Uwagi			Remarks		
1. Pobocza drogi startowej o szerokości 7,5 m - nawierzchnia CONC/ASPH, PCN 70 R/B/W/T.			1. Runway shoulders 7.5 m wide - CONC/ASPH surface, PCN 70 R/B/W/T.		
2. RESA przy THR 09: 210 x 150 m, przy THR 27: 240 x 120 m.			2. RESA next to THR 09: 210 x 150 m, next to THR 27: 240 x 120 m.		
09) - NIL			09) - NIL		
27) Przesunięty THR.			27) Displaced THR.		

EPKT AD 2.13	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI	DECLARED DISTANCES
---------------------	-----------------------------	---------------------------

RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
09	2880	2880	3200	3200
27	3200	3200	3200	2880

Uwagi	Remarks
09) Brak świateł SWY.	09) No SWY lights.

EPKT AD 2.13.1	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI TORA, TODA I ASDA DLA PROCEDUR "INTERSECTION TAKE OFF"	DECLARED DISTANCES TORA, TODA AND ASDA FOR "INTERSECTION TAKE OFF" PROCEDURES
-----------------------	--	--

RWY/NR	TWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)
1	2	3	4	5
09	N	2140	2140	2460
27	S	2454	2454	2454

Uwagi	Remarks
Wszystkie odległości mierzone zgodnie z GM1 ADR.OPS.A.OO5 dokumentu AMC/GM do Rozporządzenia Komisji UE 139/2014.	All distances are measured according to GM1 ADR.OPS.A.OO5 documents AMC/GM to EU Commission Regulation 139/2014.

EPKT AD 2.14	ŚWIATŁA PODEJŚCIA I ŚWIATŁA DROGI STARTOWEJ	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
---------------------	--	-------------------------------------

RWY ID	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
09	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3° left	65	NIL
27	ALPA-ATA, cat. II SFL	900 m LIH SFL 0 - 900 m	G	NIL	PAPI 3° left	51	900 m

RWY ID	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
09	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
27	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
09) Brak świateł SWY.	09) No SWY lights.

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 lights/Anemometer location and lights LDI: NIL / Anemometer: see chart AD 2 EPKT 1-1-1.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła linii centralnych 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 włącznie 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 NIL	Remarks NIL
----	---------------------	-----------------------

EPKT AD 2.16	STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW	HELICOPTER LANDING AREA
--------------	------------------------------------	--------------------------------

1.	Współrzędne geograficzne (WGS-84) TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy NIL	Coordinates (WGS-84) of TLOF or THR of FATO Geoid undulation NIL
2.	Wzniesienie strefy TLOF i/lub strefy FATO (ft) NIL	TLOF and/or FATO elevation (ft) NIL
3.	Wymiary strefy TLOF i/lub strefy FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie NIL	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking NIL
4.	Kierunki geograficzne i magnetyczne FATO NIL	True and MAG BRG of FATO NIL
5.	Deklarowane rozporządzone długości 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.

EPKT AD 2.17	PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE
--------------	--	--------------------------------------

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych (WGS-84) Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits (WGS-84)	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
KATOWICE/Pyrzowice CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50°31'40"N 018°46'07"E 50°34'08"N 019°01'17"E 50°34'11"N 019°10'21"E 50°31'31"N 019°21'46"E 50°25'50"N 019°22'02"E 50°24'14"N 019°06'17"E 50°24'10"N 019°00'41"E 50°25'24"N 018°46'27"E 50°31'40"N 018°46'07"E	2300 ft GND	[D]	KATOWICE WIEŻA (129.255 MHz) PL KATOWICE TOWER (129.255 MHz) EN

5	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude	6500 ft AMSL
---	---	--------------

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPKT AD 2.18	URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES
--------------	--	--

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość (MHz) Frequency (MHz)	Godziny pracy Hours of operation UTC ¹⁾
1	2	3	4
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	121.075	H24
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	135.405	H24
TWR	KATOWICE DELIVERY	121.805	H24
TWR	KATOWICE WIEŻA KATOWICE TOWER	129.255	H24
ATIS	-	120.230	H24

Uwagi	Remarks
¹⁾ - patrz GEN 2.1.	¹⁾ - see GEN 2.1.

EPKT AD 2.19	RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS
---------------------	---	--

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (deklinacja dla VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: declination)	ID	Częstotliwość Frequency	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej (WGS-84)/ Position of transmitting antenna coordinates (WGS-84)	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	IKTO	CH36X	H24	50°28'37.4" N 019°05'42.8" E	300 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (5°E/Mar 17)	KAX	114.800 MHz CH95X	H24	50°28'39.7" N 019°05'06.4" E	300 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).
ILS GP	-	333.800 MHz	H24	50°28'37.4" N 019°05'42.8" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 52 ft GP 3.0°
ILS LOC (5°E/Mar 17)	IKTO	109.900 MHz	H24	50°28'33.8" N 019°03'20.3" E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. CAT. II

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPKT AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE	LOCAL AERODROME REGULATIONS
---------------------	------------------------------------	------------------------------------

2.20.1 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU KATOWICE - PYRZOWICE**2.20.1.1 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA**

Przejęcie odpowiedzialności za kołujący statek powietrzny na wyznaczonej płycie postojowej odbywa się na TWY E oraz TWY T po zgłoszeniu przez załogę kontaktu wzrokowego z dającym sygnały koordynatorem ruchu naziemnego.

Dopuszcza się przejęcie odpowiedzialności w innym miejscu pola manewrowego, jeśli tak ustalono z kontrolerem KATOWICE TWR (np. w razie konieczności kołowania po RWY za samochodem "FOLLOW ME").

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego informuje KATOWICE TWR o możliwości wykonania bezpiecznego kołowania po odcinku TWY, niewidocznym z wieży kontroli lotniska.

W czasie i bezpośrednio po opadzie deszczu, śniegu występuje obniżony współczynnik hamowania na drogach kołowania i płytach postojowych. Zaleca się ostrożność przy kołowaniu.

2.20.1.2 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Odladzanie statków powietrznych odbywa się na APN 2 na stanowiskach 70-72. Stanowiska do odladzania są oświetlone i dostępne H24. Inne miejsce może zostać przydzielone na życzenie załogi ACFT lub agenta handlingowego po uzgodnieniu z dyżurnym operacyjnym portu i kontrolerem TWR.

Procedura odladzania:

- Potrzebę odladzania należy zgłosić do agenta handlingowego co najmniej 25 min przed czasem odkołowania.
- Kolejność odladzania jest tworzona przez agenta handlingowego w porozumieniu z dyżurnym operacyjnym portu oraz TWR.
- W celu uruchomienia/wypchnięcia/kołowania należy skontaktować się z TWR na częstotliwości 129,255 MHz – tylko w przypadku pełnej gotowości (wszyscy pasażerowie na pokładzie, drzwi zamknięte, dyszel lub holownik podpięty, jeśli wymagany) zgodnie z kolejnością odladzania.
- Stanowisko do odladzania będzie przydzielane w zależności od sytuacji ruchowej i typu samolotu.

PROCEDURES APPLICABLE AT KATOWICE - PYRZOWICE AERODROME**TAXIING PROCEDURES**

The acceptance of responsibility over the aircraft taxiing to a designated aircraft stand takes place on TWY E and TWY T after the pilot has communicated to the air traffic controller visual contact with the marshaller.

The acceptance of responsibility in other parts of the manoeuvring area is allowed if it has been coordinated with the KATOWICE TWR controller (e.g. in case of following "FOLLOW ME" vehicle on RWY).

The Airport Duty Officer advises KATOWICE TWR about the safety of taxiing on parts of a TWY normally not visible from the TWR.

During and immediately after rain, snowing, a reduced friction coefficient occurs on the TWYs and APNs. Caution is advised when taxiing.

AIRCRAFT DE-ICING

Aircraft de-icing is carried out on APN 2 on stands 70-72. De-icing stands are lighted and available H24. Another place may be allocated at the request of the ACFT crew or handling agent after arrangement with the Airport Duty Officer and TWR controller.

De-icing procedure:

- When de-icing is required, the handling agent shall be notified at least 25 minutes before the off-block time.
- The sequence for de-icing is established by the handling agent in consultation with the Airport Duty Officer and TWR.
- For start-up/push-back/taxiing instructions the flight crew shall contact TWR on 129.255 MHz only when fully ready (all passengers on board, doors closed, tow-bar or push-back tug attached if required) in accordance with the de-icing sequence.
- The de-icing pad shall be allocated depending on traffic situation and aircraft type.

5. Odladzanie/zabezpieczanie samolotów może być wykonywane przy włączonych silnikach samolotów tylko na zakresie jałowym i zaciągniętymi hamulcami.

6. Kolejka do startu jest tworzona przez TWR w porozumieniu z dyżurnym operacyjnym portu oraz agentem handlingowym.

7. Za zgodą dyżurnego operacyjnego portu dopuszcza się odstępstwa od procedury.

5. De-icing/anti-icing of aeroplanes may be carried out with running aeroplane engines, only with idle power set and the brakes on.

6. The sequence for take-off is established by TWR in consultation with the Airport Duty Officer

7. Exceptions to the procedure are possible with the permission of the Airport Duty Officer.

2.20.1.3 OGRANICZENIA W DOSTĘPNOŚCI LOTNISKA

1) Ograniczenia w dostępności lotniska Katowice - Pyrzowice (EPKT) dotyczą lotów szkolnych, nierozkładowych oraz statków powietrznych kodu B ICAO i powyżej.

2) Uzyskanie zgody na lądowanie i parkowanie.

W przypadku lotów szkolnych wykonywanych od zachodu słońca do wschodu słońca konieczne jest uzyskanie od Dyżurnego Operacyjnego Portu zgody na wykonanie operacji.

W przypadku lotów nierozkładowych konieczne jest uzyskanie od Dyżurnego Operacyjnego Portu zgody na lądowanie i parkowanie.

Wniosek musi zawierać następujące informacje:

- planowana data i godzina lądowania (ETA) na lotnisku EPKT;
- planowana data i godzina startu (ETD) z lotniska EPKT;
- typ statku powietrznego oraz wymagana dla tego typu kategoria ratowniczo-gaśnicza wg ICAO;
- znak wywoławczy oraz numer rejsu;
- kod ICAO lub IATA lotniska startu;
- kod ICAO lub IATA lotniska docelowego;
- agent obsługi naziemnej posiadający zezwolenie ULC w kategorii 5, 9, 10 lub informacja o zapewnieniu obsługi w ramach własnej obsługi statków powietrznych.

Wnioski:

- należy składać co najmniej 24 godziny przed ETA;
- zawierające niekompletne informacje nie będą rozpatrywane;
- składane bez zachowania wymaganego wyprzedzenia czasowego mogą zostać odrzucone;
- należy kierować na adres e-mail: dop@gtl.com.pl

Odpowiedzi będą udzielane przez Dyżurnego Operacyjnego Portu wyłącznie za pośrednictwem poczty elektronicznej nie później niż 12 godzin przed ETA.

Numer zgody powinien być umieszczony w polu 18 FPL po oznaczniku RMK/.

3) Ograniczenie czasu postoju.

W przypadku wszystkich lotów nierozkładowych maksymalny planowany czas postoju ograniczony do 4 godzin. Wydłużenie czasu postoju możliwe wyłącznie po uzyskaniu zgody od Dyżurnego Operacyjnego Portu.

Wniosek o wydłużenie czasu postoju należy składać łącznie z wnioskiem, o którym mowa w punkcie 2).

4) Odstępstwa.

Uzyskanie zgody, o której mowa w punkcie 2) nie jest wymagane dla:

- statków powietrznych lotnictwa wojskowego i państwowego;
- lotów ratowniczych;
- zagrożonych statków powietrznych lądujących w trybie awaryjnym;
- przewoźników dla których EPKT jest portem bazowym.

5) Ograniczenia odpowiedzialności Zarządzającego lotniskiem.

Nieprzestrzeganie zapisów punktów 2)-3) może skutkować brakiem dostępnego miejsca postojowego oraz wynikającymi z tego opóźnieniami, a także innymi utrudnieniami dla przewoźnika oraz jego klientów, za które Zarządzający lotniskiem nie ponosi odpowiedzialności.

6) Informacje dodatkowe.

Wszelkie dodatkowe informacje dotyczące ograniczeń w dostępności lotniska, bądź ich wcześniejszego zniesienia będą publikowane w NOTAM.

Szczegółowych informacji udziela Dyżurny Operacyjny Portu (H24):

Telefon: +48-32-392-7262

E-mail: dop@gtl.com.pl

LIMITATIONS IN AERODROME AVAILABILITY

1) Limitations in the availability of Katowice - Pyrzowice aerodrome apply to school flights, non-scheduled flights, and ICAO code B and above aircraft.

2) Approval for landing and parking.

For school flights conducted from sunset to sunrise, an approval for operation from the Airport Duty Officer is required.

For non-scheduled flights, an approval for landing and parking from the Airport Duty Officer is required.

A request shall include the following information:

- estimated date and time of arrival (ETA) at EPKT aerodrome;
- estimated date and time of departure (ETD) from EPKT aerodrome;
- type of aircraft and ICAO category for rescue and firefighting required for that type;
- call sign and flight number;
- ICAO or IATA code of departure aerodrome;
- ICAO or IATA code of destination aerodrome;
- ground handling agent which has Polish CAA category 5, 9, 10 license or information on the provision of self-handling.

Requests:

- shall be submitted at least 24 hours in advance of ETA;
- containing incomplete data shall not be considered;
- submitted without the required timing advance may be rejected;

- shall be sent to: dop@gtl.com.pl

Replies shall be given by the Airport Duty Officer only by e-mail not later than 12 hours in advance of ETA.

The permission number shall be inserted in Item 18 of the FPL after RMK/.

3) Limitations to parking time.

For all non-scheduled flights, the maximum estimated parking time shall be limited to 4 hours. An extension of the parking time shall be subject to the approval of the Airport Duty Officer. A request to extend the parking time shall be submitted together with the request referred to in point 2).

4) Exemptions.

The approval referred to in point 2) is not required for:

- military and state aircraft;
- rescue flights;
- aircraft in distress carrying out an emergency landing;
- air-carriers for which EPKT is base airport.

5) Limited liability of the Aerodrome Administration.

Not complying with the provisions of points 2)-3) may result in the lack of available parking stand and delays as well as other disturbances for the carrier and his clients, for which the Aerodrome Administration shall not be held responsible.

6) Additional information.

Any additional information regarding limitations in the aerodrome availability or their earlier cancellation shall be promulgated by NOTAM.

Detailed information to be obtained from the Airport Duty Officer (H24):

Phone: +48-32-392-7262

E-mail: dop@gtl.com.pl

2.20.1.4 OPERACJE SAMOLOTÓW O KRYTYCZNYCH PARAMETRACH

OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES

2.20.1.4.1	Lotnisko Katowice-Pyrzowice posiada kod 4E ICAO. RWY oraz TWY są przystosowane dla samolotów kodu E ICAO (B747-400), z wyjątkiem TWY H1, TWY U (kod B ICAO), TWY A (kod C ICAO). Operacje samolotów kodu F ICAO: AN225, AN124, A380, Lockheed C5 są dopuszczalne, pod warunkami opisanymi poniżej.	Katowice-Pyrzowice Aerodrome is of code 4E ICAO. RWY and TWYs are adapted for aeroplane code E ICAO (B747-400), except TWYs H1, U (ICAO code B), A (ICAO code C). Operations of ICAO code F aircraft: AN225, AN124, A380, Lockheed C5 are allowed under the conditions described below.
2.20.1.4.2	Samoloty o literze kodu F ICAO mogą operować na lotnisku po otrzymaniu zgody od zarządzającego lotniskiem (Dyżurny operacyjny portu - email: dop@gtl.com.pl). Zgody zarządzającego nie wymagają statki powietrzne znajdujące się w sytuacjach awaryjnych oraz traktujące lotnisko EPKT jako zapasowe.	ICAO code F aircraft can operate after receiving prior permission from the aerodrome operator (Airport Duty Officer - email: dop@gtl.com.pl). Prior permission is not required for aircraft in emergency situations or aircraft with EPKT as an alternate aerodrome.
2.20.1.4.3	Zaleca się aby samoloty kodu F po lądowaniu na RWY 27 opuściły RWY w TWY L. Przy lądowaniu na RWY 09 samolot może opuścić RWY w TWY S lub TWY T.	It is recommended that code F aircraft, after landing on RWY 27, take TWY L. After landing on RWY 09 aircraft can take TWY S or TWY T.
2.20.1.4.4	Światła krawędziowe na progu THR 27, THR 09 są światłami zagłębionymi. Uwaga: 1) oznakowanie poziome linii zawrotu na THR 27 jest przeznaczone dla samolotów kodu E ICAO; 2) oznakowanie poziome zawrotu na THR 09 jest przeznaczone dla samolotów kodu D ICAO. Zawracanie (backtrack) samolotów kodu D, E oraz F jest zabronione w okolicach strefy przyziemienia z wydmuchem w kierunku do PAPI.	The edge lights of THR 27, THR 09 are inset lights. Warning: 1) backtrack marking lines on THR 27 are designed for ICAO code E aircraft; 2) backtrack marking lines on THR 09 are designed for ICAO code D aircraft. For aircraft of codes D, E and F, backtrack in the vicinity of the touchdown zone of the blow-out in the direction of PAPI is prohibited.
2.20.1.4.5	Podczas kołowania samolotu kodu E ICAO na TWY E3 obowiązkowe kołowanie z asystą pojazdu Follow Me.	Taxiing on TWY E3 of ICAO code E aircraft only with the Follow Me assistance.
2.20.1.4.6	Zalogi powinny wykorzystywać technikę nadsterowności na zakrętach. Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY są gwarantowane, gdy kabina załogi statku powietrznego pozostaje nad oznakowaniem poziomym linii środkowej TWY. Dla bezpieczeństwa wykorzystywanie nadsterowności jest również zalecane dla samolotów kodu E.	Crews are requested to use oversteering technique in curves. The safe clearance from the TWY edges and obstacles is guaranteed if the cockpit of the aircraft remains over the taxiway centre line markings. For safety reasons oversteering is recommended also for all code E aircraft.
2.20.1.4.7	Zalogi samolotów o czterech silnikach w trakcie kołowania są zobowiązane do korzystania z minimalnego ciągu silników zewnętrznych lub, jeśli to możliwe, z wyłączonymi silnikami zewnętrznymi. Odstępstwa od procedury możliwe po uzyskaniu zgody od Dyżurnego Operacyjnego Portu.	Crews of four-engine aircraft are obliged to use minimum thrust of outer engines or, if possible, to taxi with outer engines off. Exemptions from the procedure only with the approval of the Airport Duty Officer.
2.20.1.5	STANDARDOWA TRASA KOŁOWANIA I INNE OGRANICZENIA W RUCHU STATKÓW POWIETRZNYCH STANDARDOWA TRASA KOŁOWANIA Wyznaczono następującą standardową trasę kołowania: TWY L, H2, N, B, E3, E2, E1, E0, T. Trasa posiada ograniczenia w korzystaniu: 1) w trakcie obowiązywania procedur ograniczonej widzialności (LVP) TWY N może być wykorzystywana tylko do zjazdu z RWY. 2) możliwości kołowania ACFT o maksymalnej rozpiętości skrzydeł samolotu: a) TWY E2-E3 (na wysokości stanowisk 16-24) dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 36 m (kodu C ICAO) włącznie; b) TWY E3 (na wysokości stanowisk 24-29) dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 52 m (kodu D ICAO) włącznie. Samoloty o większej rozpiętości skrzydeł mogą kołować tylko z asystą FOLLOW ME pod warunkiem zachowania wymaganej dla danego kodu separacji.	STANDARD TAXIING ROUTE AND OTHER RESTRICTIONS ON AIRCRAFT MOVEMENTS STANDARD TAXIING ROUTE The following standard taxiing route has been established: TWYs L, H2, N, B, E3, E2, E1, E0, T. The use of the route is restricted: 1) during the low visibility procedures (LVP), TWY N may only be used to exit the RWY. 2) taxiing options for ACFT with the maximum wingspan: a) TWYs E2-E3 (abeam stands 16-24) taxiing is restricted to aircraft with a wingspan up to 36 m (ICAO Code C) inclusive; b) TWY E3 (abeam stands 24-29) taxiing is restricted to aircraft with a wingspan up to 52 m (ICAO Code D) inclusive. Aircraft with a greater wingspan may taxi only with FOLLOW ME assistance and provided that the separation required for the particular code is maintained.
2.20.1.6	Procedury dla operacji w warunkach zimowych 1) Lotnisko EPKT jest czynne i dostępne przez H24 niezależnie od pory roku. Dyżurny Operacyjny Portu prowadzi stały nadzór nad utrzymaniem w gotowości techniczno-operacyjnej nawierzchni lotniskowych niezbędnych do wykonywania operacji lotniczych. 2) Dyżurny Operacyjny Portu na podstawie prowadzonych inspekcji pola ruchu naziemnego, danych z AWOS, ICE ALERT, ostrzeżeń meteorologicznych prowadzi analizę wpływu warunków atmosferycznych na płynność i bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych. 3) Dyżurny Operacyjny Portu podejmuje decyzje o rozpoczęciu i zakończeniu odśnieżania lub prowadzenia działań mających na celu zapobieganie oblodzeniu nawierzchni.	Winter operation procedures 1) EPKT airport is open and accessible H24, regardless of the season. The Airport Duty Officer constantly supervises the maintenance of the technical and operational readiness of the airport pavements necessary for air operations. 2) The Airport Duty Officer, on the basis of inspections of the movement area, data from AWOS, ICE ALERT, and meteo warnings, conducts an analysis of the impact of atmospheric conditions on the fluidity and safety of air operations. 3) The Airport Duty Officer makes decisions on the commencement and termination of snow removal or activities aimed at preventing icing of the surface.

4) Jeżeli droga startowa jest w całości lub w części zanieczyszczona przez stojącą wodę, śnieg, błoto pośniegowe, lód lub szron lub jest mokra w związku czyszczeniem lub usuwaniem śniegu, błota pośniegowego, lodu lub szronu, Dyżurny Operacyjny Portu sporządza raport o stanie drogi startowej (RCR) oraz rozpowszechnia go poprzez wysłanie depechy SNOWTAM do NOF, wprowadzenie raportu RCR do ATIS oraz powiadomienia kontrolera TWR poprzez łączność naziemną TETRA.

5) Warunki panujące na nawierzchniach pola ruchu naziemnego publikowane są w SNOWTAM, a wszelkie zmiany stanu nawierzchni raportowane bez zbędnej zwłoki. W sytuacji szybko zmieniających się warunków atmosferycznych Dyżurny Operacyjny Portu w pierwszej kolejności podaje korektę warunków do kontrolera TWR, następnie wpisuje nowe warunki do ATIS i zgłasza do publikacji nowy SNOWTAM.

6) Zasady publikowania SNOWTAM zawiera AD 1.2.2.

7) Informacje na temat zgłoszeń załóg statków powietrznych do warunków na nawierzchniach pola ruchu naziemnego kontroler TWR zgłasza do Dyżurnego Operacyjnego Portu, który po weryfikacji warunków na nawierzchniach dysponuje sprzęt do odśnieżania.

8) Ruch pojazdów uczestniczących w odśnieżaniu nawierzchni w polu ruchu naziemnego lotniska koordynowany jest przez służby lotniskowe pozostające na łączności z kontrolerem TWR poprzez łączność naziemną TETRA.

9) W warunkach ekstremalnych opadów, oblodzenia, itp., w sytuacji, gdy może zaistnieć potrzeba zamknięcia drogi startowej lub innych stref na lotnisku, decyzję podejmuje Dyżurny Operacyjny Portu w uzgodnieniu z kontrolerem TWR.

10) Dla zamkniętych TWY na okres zimowy publikowany jest NOTAM oraz zapewnia się odpowiednie oznakowanie zamknięcia zgodne z CS ADR-DSN.R.870.

INNE OGRANICZENIA:

TWY H1, U - dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 24 m (kodu B ICAO) włącznie.

TWY A - dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 36 m (kodu C ICAO) włącznie

TWY F - dozwolone kołowanie samolotów o rozpiętości skrzydeł do 41 m (B757). Samoloty o większej rozpiętości skrzydeł mogą kołować tylko z asystą FOLLOW ME lub samodzielnie gdy na stanowisku numer 40 nie parkuje żaden samolot.

Pozostałe TWY posiadają parametry kodu E ICAO. Dozwolone kołowanie samolotów kodu F ICAO zgodnie z procedurą w pkt. 2.20.1.4.

Odległości bezpieczne od krawędzi i przeszkód na TWY są gwarantowane, gdy kabina załogi statku powietrznego pozostaje nad oznakowaniem poziomym linii środkowej TWY.

4) If the runway is wholly or partially contaminated by standing water, snow, slush, ice or frost, or is wet in connection with the cleaning or removal of snow, slush, ice or frost, the Airport Duty Officer shall prepare a runway condition report. (RCR) and disseminates it by sending a SNOWTAM message to the NOF, entering the RCR report into ATIS and notifying the TWR controller via TETRA terrestrial communication.

5) The conditions on the surfaces of the movement area are published in SNOWTAM, and all changes in the condition of the surface are reported without undue delay. In a situation of rapidly changing weather conditions, the Airport Duty Officer first submits the correction of conditions to the TWR controller, then enters the new conditions to ATIS and submits a new SNOWTAM for publication.

6) The rules for publishing SNOWTAM are included in AD 1.2.2.

7) Information on the reports of aircraft crews to the conditions on the surfaces of the movement area is reported by the TWR controller to the Airport Duty Officer which, after verifying the conditions on the surfaces, has snow removal equipment.

8) The movement of vehicles participating in snow removal from the surface in the airport ground movement area is coordinated by the airport services remaining in communication with the TWR controller through the TETRA ground communication.

9) In conditions of extreme rainfall, icing, etc., in a situation where there may be a need to close the runway or other areas at the airport, the decision is made by Airport Duty Officer in consultation with the TWR controller.

10) For closed TWYs for the winter period, a NOTAM is published and appropriate marking of the closure is provided in accordance with CS ADR-DSN.R.870.

OTHER RESTRICTIONS:

TWYs H1, U - taxiing is restricted to aircraft with a wingspan up to 24 m (ICAO Code B) inclusive.

TWY A - taxiing is restricted to aircraft with a wingspan up to 36 m (ICAO Code C) inclusive.

TWY F - taxiing is restricted to aircraft with a wingspan up to 41 m (B757). Aircraft with a greater wingspan may taxi only with FOLLOW ME assistance or without assistance when no other aircraft is parked on stand 40.

The remaining TWYs have ICAO Code E parameters. Taxiing of ICAO Code F aircraft is permitted in accordance with the procedure in point 2.10.1.4.

The safe clearance from the TWY edges and obstacles is guaranteed if the cockpit of the aircraft remains over the taxiway centre line markings

EPKT AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
2.21.1	<p>Wszelkie próby silników dopuszczalne po uzyskaniu zezwolenia od Dyżurnego Operacyjnego Portu i ATC przy zachowaniu szczególnej ostrożności.</p> <p>Próby silników wymagające wyższej mocy niż bieg jałowy dopuszczalne w miejscu wyznaczonym przez Dyżurnego Operacyjnego Portu.</p> <p>PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)</p> <p>Płynne podejście do lądowania (CDA) jest zalecaną techniką operacji statków powietrznych, w trakcie którego 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, zgodnie z publikowanymi procedurami i instrukcjami ATC.</p> <p>Celem techniki CDA jest zapewnienie załogom warunków do optymalizacji profilu podejścia do lądowania statku powietrznego, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi i w miarę możliwości zredukować zużycie paliwa i emisje atmosferyczne.</p> <p>W zależności od natężenia ruchu lotniczego ATC stosuje wektorowanie radarowe do końcowego podejścia z informacją o milach lotu do strefy przyziemienia (distance-to-go (DTG)).</p>	<p>All engine checks to be carried out with special caution and only with approval of the Airport Duty Officer and ATC.</p> <p>Engine checks requiring the use of greater power settings than idle to be carried out in a place designated by the Airport Duty Officer.</p> <p>CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)</p> <p>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.</p> <p>The aim of a CDA is to assist pilots to optimize aircraft profiles in order to reduce noise impact on the ground and, where possible, reduce fuel use and atmospheric emissions.</p> <p>Depending on the air traffic congestion, ATC will use radar vectoring supplemented with information on miles remaining to the touchdown zone (distance-to-go (DTG)) for final approach.</p>

W trakcie wektorowania radarowego załogi statków powietrznych powinny spodziewać się zniżania poniżej FL 80 w odległości 25 NM od strefy przyziemia.

Jeżeli ATC nie poinstruuje inaczej, piloci powinni:

- zredukować prędkość przyrządową IAS do max 220 kt przed rozpoczęciem zniżania z FL 80;
- wykonywać podejście tak, aby zredukować wpływ hałasu lotniczego na ziemi z zachowaniem płynnego podejścia do lądowania.

During radar vectoring, aircraft crews shall expect descent below FL 80 within 25 NM to touchdown.

Unless instructed otherwise, the pilots shall:

- reduce indicated airspeed (IAS) to 220 kt maximum before commencing the descent from FL 80;
- perform approach so as the noise impact on the ground is reduced while continuous descent approach procedure is applied.

EPKT 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
	STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY	APPLICABILITY OF UNITS OF MEASUREMENT
	<p>W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotnisk Katowice - Pyrzowice i KRAKÓW/Balice (TMA KRAKÓW), organ kontroli ruchu lotniczego pełniący funkcję kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:</p> <ul style="list-style-type: none">a) milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji,b) stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i wzniesień,c) węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej,d) stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej. <p>Jedynie na wyraźne żądanie załogi statku powietrznego zgłoszone w chwili nawiązania pierwszego kontaktu radiowego z organem ruchu lotniczego zapewniającym kontrolę zbliżania w TMA KRAKÓW, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI) podanymi w rozdziale GEN 2.1.</p>	<p>In order to facilitate air traffic within the KATOWICIE/Pyrzowice and KRAKÓW/Balice Terminal Control Area (KRAKÓW TMA), the air traffic control unit executing Approach Control function will use non-metric units of measurement (Non-SI) as follows:</p> <ul style="list-style-type: none">a) nautical miles (NM) expressing distance in navigation,b) feet (ft) expressing altitudes, heights and elevations,c) knots (kt) expressing horizontal speed,d) feet per minute expressing vertical speed. <p>The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1 only after prior request of aircraft crew submitted by radio at the time of the first radio contact with the unit executing Approach Control within the KRAKÓW TMA .</p>
2.22.1	NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE	ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER TAKE-OFF
	<p>Jeżeli organ kontroli lotniska nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatujących statków powietrznych lecących w locie IFR powinny - tak szybko jak to możliwe - po starcie nawiązać łączność z KRAKÓW ZBLIŻANIE. Częstotliwość, o jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez KATOWICE WIEŻA.</p> <p>Załogi startujących statków powietrznych odbywających lot VFR powinny po starcie pozostawać na częstotliwości KATOWICE WIEŻA (129,255 MHz) i oczekiwać na dalsze instrukcje.</p>	<p>If not specified otherwise by TWR, crews of all departing aircraft performing an IFR flight shall as soon as possible after take-off establish communication with KRAKÓW APPROACH. Frequency to be used will be given by KATOWICE TOWER.</p> <p>Crews of departing aircraft flying under VFR shall after take-off remain on KATOWICE TOWER frequency (129.255 MHz) and await further instructions.</p>
2.22.2	PROCEDURA DLA LOTÓW IFR	PROCEDURE FOR IFR FLIGHTS
2.22.2.1	UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE IFR	RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING IFR FLIGHT
2.22.2.1.1	PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ SID	PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT FLYING A SID
	<p>Statki powietrzne wykonujące procedurę SID zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.</p>	<p>Aircraft flying a SID shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.</p>
2.22.2.1.2	PROCEDURA DLA ODLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ SID	PROCEDURE FOR OUTBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A SID
	<p>Ustawić transponder na kod 7600 i kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach wznosić się do poziomu lotu z FPL. Jeśli statek powietrzny był wektorowany radarowo, kontynuować lot przez 3 minuty zgodnie z przydzielonym kursem, a następnie bezpośrednio do najbliższego punktu FPL, wznosząc się do poziomu lotu z FPL.</p>	<p>Set the transponder to 7600 and continue following the last ATC clearance. After 3 minutes, climb to the FPL flight level. If the aircraft was radar vectored, continue for 3 minutes on the assigned heading, then proceed directly to the nearest FPL point, climbing to the FPL flight level.</p>
2.22.2.1.3	PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ STAR	PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT FLYING A STAR
	<p>Statki powietrzne wykonujące procedurę STAR zastosują się do instrukcji opisanych na karcie danej procedury.</p>	<p>Aircraft flying a STAR shall follow the instructions detailed on the relevant procedure chart.</p>
2.22.2.1.4	PROCEDURA DLA PRZYLATUJĄCYCH STATKÓW POWIETRZNYCH, NIEWYKONUJĄCYCH PROCEDURĘ STAR	PROCEDURE FOR INBOUND AIRCRAFT NOT FLYING A STAR
	<p>Ustawić transponder na 7600. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC. Po 3 minutach skierować statek powietrzny bezpośrednio do DVOR/DME KAX i rozpocząć procedurę oczekiwania. Podczas oczekiwania wykonać zniżanie. Wykonać podejście do preferowanej drogi startowej w oparciu o VOR i wylądować.</p>	<p>Set the transponder to 7600. Continue following the last ATC clearance. After 3 minutes proceed to the KAX DVOR/DME and hold. Descend in the holding pattern. Execute a VOR approach for the preferred runway and land.</p>
2.22.3	PROCEDURY DLA LOTÓW VFR	PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS
2.22.3.1	Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR KATOWICE/Pyrzowice i lotach w LTMA Kraków:	List of VFR navigation points used for arrivals/departures to/from KATOWICE/Pyrzowice CTR and flights within KRAKÓW LTMA:

BRAVO	50°15'53"N 019°26'05"E (Bukowno)	BRAVO	50°15'53"N 019°26'05"E (Bukowno)
CHARLIE	50°37'25"N 018°50'10"E (Koszęcin)	CHARLIE	50°37'25"N 018°50'10"E (Koszęcin)
GOLF	50°24'13"N 019°03'18"E (Rogoźnik - zbiornik wodny - wsch. kraniec)	GOLF	50°24'13"N 019°03'18"E (Rogoźnik - water reservoir - eastern end)
HOTEL	50°19'05"N 019°14'14"E (Strzemieszycze - węzeł dróg S1 i 94)	HOTEL	50°19'05"N 019°14'14"E (Strzemieszycze - intersection of roads S1 and 94)
INDIA	50°09'00"N 019°38'00"E (Krzyszowice - kopalnia, północna część miasta)	INDIA	50°09'00"N 019°38'00"E (Krzyszowice - mine, north of the city)
JULIETT	50°40'18"N 019°12'18"E (Poraj - sztuczne jezioro)	JULIETT	50°40'18"N 019°12'18"E (Poraj - artificial lake)
NOVEMBER	50°29'50"N 019°04'45"E (Zendek - kościół) punkt oczekiwania	NOVEMBER	50°29'50"N 019°04'45"E (Zendek - church) holding point
TANGO	50°21'14"N 018°51'59"E (Bytom Karb - skrzyżowanie dróg E40 i 94)	TANGO	50°21'14"N 018°51'59"E (Bytom Karb - intersection of roads E40 and 94)
WHISKEY	50°35'00"N 019°03'30"E (Woźniki - skrzyżowanie)	WHISKEY	50°35'00"N 019°03'30"E (Woźniki - intersection)
X-RAY	50°27'14"N 019°04'53"E (Pyrzowice - węzeł dróg S1 i 913)	X-RAY	50°27'14"N 019°04'53"E (Pyrzowice - intersection of roads S1 and 913)

2.22.3.1.1 Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:

- Wlot w CTR KATOWICE/Pyrzowice i w TMA KRAKÓW odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez właściwy organ ATC. Zezwolenie może być przekazane przez FIS KRAKÓW;
- Jeżeli informator FIS KRAKÓW nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z właściwym organem ATC przed wlotem do przestrzeni kontrolowanej.

UWAGA:

Doloty/odloty do/z lotniska Katowice - Pyrzowice z kierunku południowego są dostępne tylko poprzez punkty **GOLF** i **X-RAY**, z kierunku północnego tylko poprzez punkty **WHISKEY** i **NOVEMBER**, chyba, że właściwy organ ATC zezwoli inaczej.

2.22.3.1.2 Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami: **X-RAY** lub **NOVEMBER**. Procedurę oczekiwania należy wykonywać na wysokości 2000 ft AMSL, chyba że organ ATC zezwoli inaczej.

2.22.3.1.3 Start w CTR KATOWICE/Pyrzowice z miejsca innego niż lotnisko Katowice - Pyrzowice jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR KATOWICE. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z TWR KATOWICE.

2.22.3.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

2.22.3.2.1 Jeżeli nastąpi utrata łączności przed wlotem w CTR KATOWICE/Pyrzowice, wlot do CTR KATOWICE/Pyrzowice jest zabroniony.

2.22.3.2.2 Jeżeli statek powietrzny uzyskał zgodę na wlot w CTR KATOWICE/Pyrzowice i nastąpi utrata łączności w locie, należy:

w czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **NOVEMBER** poprzez punkt **WHISKEY** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska Katowice - Pyrzowice;

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i 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 wieży kontroli lotniska, należy oczekiwać 5 minut nad punktem **NOVEMBER** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:

- Entry into the KATOWICE/Pyrzowice CTR and KRAKÓW TMA may be performed upon clearance issued by the relevant ATC unit. The clearance may be received from KRAKÓW FIS;
- If not instructed otherwise by KRAKÓW FIS, radio communication shall be established with the relevant ATC unit before entering controlled airspace.

NOTE:

Arrivals/departures to/from Katowice - Pyrzowice aerodrome from the south are possible only via **GOLF** and **X-RAY** points, from the north only via **WHISKEY** and **NOVEMBER** points, unless cleared otherwise by ATC.

In the case of congestion of air traffic, an aircraft flying under VFR may expect holding over one of the following points: **X-RAY** or **NOVEMBER**. Holding procedure shall be conducted at an altitude not higher than 2000 ft AMSL, unless cleared otherwise by ATC.

Departure within the KATOWICE/Pyrzowice CTR, from a place other than Katowice - Pyrzowice aerodrome is possible after obtaining clearance from KATOWICE TWR. If unable to establish two-way radio communication at the place of departure, it is obligatory to obtain clearance by means of telephone and after take-off radio communication with KATOWICE TWR shall be established immediately.

RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHTS

If radio communication fails before reaching the KATOWICE/Pyrzowice CTR, entry is forbidden.

If radio communication fails in flight after obtaining clearance for entry into the KATOWICE/Pyrzowice CTR, the crew shall:

when approaching from the northern side of the aerodrome:

- make an approach to reach **NOVEMBER** point via **WHISKEY** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Katowice - Pyrzowice aerodrome;

- 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 **NOVEMBER** point 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 aerodrome control tower, hold over **NOVEMBER** point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

w czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- wykonać dolot do punktu **X-RAY** poprzez punkt **GOLF** i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska Katowice - Pyrzowice;

- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne, ostrzegawcze i 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 **X-RAY** 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;

- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem **X-RAY** i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;

- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w dostępną drogę do kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

2.22.3.3 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).

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:

- wyłącznie w porze dziennej,
- z dala od chmur i z widocznością terenu,
- widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostarczenia 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.

2.22.4 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Nie ustanowiono specjalnych procedur podejścia do lądowania i odlotu dla śmigłowców.

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko Katowice - Pyrzowice 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 PROCEDURY Z OGRANICZONĄ WIDZIALNOŚCIĄ (LVP)

2.22.5.1 RWY 27, pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń, 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.

2.22.5.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

2.22.5.2.1 Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli RVR spadnie do 800 m lub mniej i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft lub mniej.

- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

when approaching from the southern side of the aerodrome:

- make an approach to reach **X-RAY** point via **GOLF** point and await visual signals given from the aerodrome control tower of Katowice - Pyrzowice aerodrome;

- 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 **X-RAY** point 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 aerodrome control tower hold over **X-RAY** point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;

- after landing vacate the runway immediately into the available taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

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.

Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flight, 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.

Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Special procedures for landing and departure of helicopters have not been established.

Helicopters conducting IFR or VFR approach to Katowice - Pyrzowice aerodrome perform landing on runway in use as aeroplanes of category A in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Volume II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

RWY 27, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II operations by those operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out CAT II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities.

Criteria for the initiation and termination of LVP

The LVP preparation phase will be commenced when the RVR falls to 800 m or less and/or the base of cloud covering more than half the sky is at 300 ft or less.

- 2.22.5.2.2 Wprowadzanie LVP nastąpi, gdy RVR spadnie poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba spadnie poniżej 200 ft.
- 2.22.5.2.3 Odwołanie LVP nastąpi, gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją rosnącą.
- 2.22.5.3 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)**
- 2.22.5.3.1 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 II in operation".
- 2.22.5.3.2 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.
- 2.22.5.3.3 Od załóg przylatujących statków powietrznych służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała zgłoszenia opuszczenia drogi startowej ("runway vacated") w momencie przejścia samolotu za poprzeczkę zatrzymania przed drogą startową oraz oczekiwać na pojazd FOLLOW ME.
- 2.22.5.3.4 Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będzie używana RWY 27. Na prośbę załogi statku powietrznego TWR może zezwolić na użycie do startu RWY 09. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.
- 2.22.5.3.5 Kołowanie za FOLLOW ME jest wymagane od poprzeczki zatrzymania do stanowiska postojowego i odwrotnie. Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła linii centralnej odbywa się bez asysty FOLLOW ME, gdy RVR nie jest mniejszy niż 350 m. Na pozostałych drogach kołowania asysta FOLLOW ME jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.
- 2.22.5.3.6 Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zblizania użyć sformułowania "Request practice Category II approach". W takiej sytuacji działania opisane w punktach do 2.22.5.3.1 do 2.22.5.3.3 nie będą stosowane.
- 2.22.6 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE**
- Loty szkolne w CTR KATOWICE mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od KATOWICE TWR.
- Loty techniczne w CTR KATOWICE mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od KATOWICE TWR.

LVP operations will be commenced when the RVR falls below 550 m and/or the base of cloud covering more than half the sky falls below 200 ft.

LVP will be terminated when the RVR increases to 600 m or more and the base of cloud covering more than half the sky reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.

Description of Low Visibility Operations (LVP)

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 II in operation".

When special ATC procedures are applicable, a significantly reduced landing rate should be expected due to the requirement for increased (up to 10 NM) longitudinal spacing between arriving aircraft.

ATC will require arriving aircraft to report vacating ("runway vacated") when the aircraft has crossed the stop bar and wait for the FOLLOW ME car.

During LVP/LVTO, departing aircraft will carry out take-offs using RWY 27. At the request of the flight crew or due to important operational reasons TWR may give clearance for take-off from RWY 09. Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.

Taxiing behind FOLLOW ME is required from stop bar to parking position and for the opposite direction. Taxiing on taxiways equipped with working centre line lights is conducted without the assistance of FOLLOW ME when RVR is not less than 350 m. Assistance of FOLLOW ME is required on other taxiways when RVR falls below 550 m.

Pilots who wish to practice CAT II approaches should use the following phrasing on first contact with APP: "Request practice Category II approach". In this case, measures described in items 2.22.5.3.1 to 2.22.5.3.3 will not be applied.

TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

Training flights within the KATOWICE CTR may be conducted after they have been notified by phone to KATOWICE TWR and given ATC instructions.

Technical flights within the KATOWICE CTR may be conducted after they have been notified by phone to KATOWICE TWR and given ATC instructions.

EPKT AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	<p>MIEJSCA KONCENTRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA</p> <p>Migracja ptaków</p> <p>W otoczeniu lotniska Katowice-Pyrzowice największe stada formują:</p> <ul style="list-style-type: none"> - szpak do 300 osobników w okresie jesiennym na polach; - stada gęsi do 50 osobników przelatują na wysokości 50 m - 100 m nad RWY; - przeloty gołębi pocztowych konkursowych w pobliżu lotniska (kierunek W-E), godziny poranne sobota-niedziela, w okresie od 1 maja do 30 września każdego roku, związane z konkursami lotów gołębi pocztowych, organizowanych przez Polski Związek Hodowców Gołębi Pocztowych. <p>Ostrzeżenia</p> <p>Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami związane z aktywnością lęgową ptaków (myszółów, pustulka, jaskółka, skowronki) zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku.</p> <p>Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt: lisy, zające, bociany, czajki, szpaki, kaczki, gołębie hodowlane.</p> <p>KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE</p>	<p>BIRD CONCENTRATION AREAS AND AREAS WITH FAUNA SENSITIVE TO AIR TRAFFIC</p> <p>Bird migration</p> <p>In the vicinity of Katowice-Pyrzowice aerodrome the biggest flocks are formed by:</p> <ul style="list-style-type: none"> - starlings up to 300 birds in the autumn period in the fields; - beives of geese up to 50 birds pass at an altitude from 50 m - 100 m over RWY; - flights of competition racing pigeons in the vicinity of aerodrome (W-E direction), Saturday-Sunday morning hours, in the period from 1 May till 30 September each year, related to competitions of flights of racing pigeons organised by the Polish Association of Racing Pigeon Breeders. <p>Warnings</p> <p>A greater probability of collisions of aircraft with animals related to breeding activity of birds (buzzard, kestrel, swallow, larks) occurs from 1 May till 30 September each year.</p> <p>Other observed animal species in the vicinity of aerodrome are: foxes, hares, storks, lapwings, starlings, ducks, farm pigeons.</p> <p>INSPECTION OF ANIMALS ACTIVITY AND REPORTING</p>

Kontrolę w zakresie przyrody ożywionej wykonuje i dokumentuje Dyżurny operacyjny portu i sokolnik.

Stosowane metody zapobiegawcze: samochód, środki sygnalizacyjno-hukowe, sokolnictwo, odłów, odstrzał redukcyjny, zarządzanie trawą.

Każde prawdopodobne zderzenie statku powietrznego ze zwierzęciem podlega sprawdzeniu - inspekcja pola manewrowego, a w przypadku lądowania także oględziny statku powietrznego, udokumentowaniu i w przypadku potwierdzenia zderzenia zgłoszeniu do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych przez Dyżurnego operacyjnego portu.

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej.

Parkowanie statków powietrznych zawsze z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka załogi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej.

Manewrowanie statku powietrznego na płytach postojowych lotniska przy użyciu minimalnej mocy.

Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania wyłącznie za zgodą Dyżurnego Operacyjnego Portu.

Przewoźnicy powinni upewnić się, czy agent obsługi na lotnisku Katowice - Pyrzowice dysponuje dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. Jeżeli brak jest takiego dyszla na lotnisku, przewoźnik jest zobowiązany do posiadania jego na pokładzie lub stosowania uzgodnionej z agentem obsługi naziemnej procedury wypychania/przeciągania samolotu w inne miejsce.

Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w polu ruchu naziemnego są zobowiązane do noszenia jaskrawych górnych części wierzchniej garderoby lub kamizelek koloru tylko żółtego lub pomarańczowego, z elementami odblaskowymi.

Tankowanie z pasażerami na pokładzie dopuszczalne przy podstawionych schodach do wszystkich drzwi pasażerskich i obowiązkowej asyście pojazdu straży pożarnej.

The inspection related to animated nature is carried out by the Airport Duty Officer and the falconer.

Preventive methods used are: a car, signalling and bang measures, falconry, live catching, reduction shooting, grass management.

Each probable collision of aircraft with animal shall be subject to check - inspection of the manoeuvring area and in case of landing - aircraft inspection, shall be provided with documentation and in the event of confirmed collision - shall be reported to the State Commission of Aircraft Accident Investigation by the Airport Duty Officer.

Movement on the apron (crews and passengers) is authorised only when accompanied by the ground handling agent's representative.

Aircraft to be parked always with wheels secured with chocks by an aircrew member or authorised ground handling agent's representative.

Aircraft manoeuvres on the aprons to be carried out with minimum power.

Any exceptions to the push-back procedure are possible only with the approval of the Aerodrome Duty Officer.

Air carriers should ensure that the handling agent at Katowice - Pyrzowice aerodrome has a towbar for the relevant aircraft type. If there is no such tow bar available, an air carrier is obliged to have it on board or use a push-back/towing procedure agreed with the ground handling agent.

All persons discharging their duties within the aerodrome movement area are obliged to wear distinctive yellow or orange tops of their outdoor clothing or vests, with fluorescent elements.

The fuelling of aircraft with passengers on board is possible with boarding steps put in position at all passenger doors and mandatory assistance of a fire-fighting vehicle.

EPKT AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPKT 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO Mapy parkowania statków powietrznych - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO Aircraft Parking Charts - ICAO
AD 2 EPKT 1-3-1	Płyta postojowa 1, 6	Apron 1, 6
AD 2 EPKT 1-3-2	Płyta postojowa 2, 3	Apron 2, 3
AD 2 EPKT 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 09/27	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 09/27
AD 2 EPKT 3-1-1	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO RNAV 1 Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO RNAV 1 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPKT 4-2-1-0	RWY 09	RWY 09
AD 2 EPKT 4-2-2-0	RWY 27 RNAV 1 Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 27 RNAV 1 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPKT 5-3-1-0	RWY 09	RWY 09
AD 2 EPKT 5-3-2-0	RWY 27 Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 27 Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPKT 6-1-1	ILS CAT II or LOC RWY 27 (CAT A/B/C/D)	ILS CAT II or LOC RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 6-2-1	VOR RWY 09 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 09 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 6-2-3	VOR RWY 27 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 6-6-1-1	RNP RWY 09 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 09 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 6-6-2-1	RNP RWY 27 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 27 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKT 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart