



PILOT BRIEFING

KRAKÓW BALICE AIRPORT

EPKK

Spis treści

Podstawowe informacje	3
Preferowane drogi startowe	3
Ważne częstotliwości	3
Procedury lokalne	3
Procedury Ograniczonej Widzialności (LVP)	4
Odloty	4
Stanowiska postojowe.....	4
Maksymalna rozpiętość skrzydeł	5
Zezwolenie na lot IFR i procedury SID	5
Kołowanie do pasa startowego	5
Przyloty	5
Procedury przylotowe.....	5
Preferowane pasy	6
Końcowe podejście	6
Loty VFR.....	6
Procedury	6
Procedury dla śmigłowców.....	7

Table of Contents

Basic informations	3
Preferential Runway System	3
Important frequencies	3
Local procedures	3
Low Visibility Procedures (LVP)	4
Departures	4
Stands	4
Maximum wingspan	5
IFR clearance and SID departures	5
Taxi to active runway	5
Arrivals	5
Arrivals procedures	5
Preferential runway system	6
Final approach	6
VFR flights.....	6
Procedures.....	6
Procedures for helicopters.....	7

PODSTAWOWE INFORMACJE

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

Sceneria dostępna poniżej:
https://www.drzewiecki-design.net/prodEPKK_X.htm

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

NOTAM dostępny poniżej:
[PL-VACC NOTAMS](#)

Preferowane drogi startowe

ŁADOWANIA: RWY 25, 07
STARTY: RWY 25, 07

Ważne częstotliwości

121.075 EPKK_APP – *Kraków Zbliżanie*
126.525 EPKK_F_APP – *Kraków Director*
123.250 EPKK_TWR – *Kraków Wieża*
118.100 EPKK_GND – *Kraków Ground*
121.975 EPKK_DEL – *Kraków Delivery*
126.125 EPKK_ATIS – *Kraków ATIS*

Procedury lokalne

UZYSKANIE ZEZWOLENIA NA LOT

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

- znak wywoławczy statku powietrznego (callsign)
- numer stanowiska postojowego
- lotnisko przeznaczenia
- ewentualne zmiany do planu lotu

Zezwolenia są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOBT

BASIC INFORMATION

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

Actual scenery can be find here:
https://www.drzewiecki-design.net/prodEPKK_X.htm

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

NOTAM available here:
[PL-VACC NOTAMS](#)

Preferential Runway System

LANDINGS: RWY 25, 07
DEPARTURES: RWY 25, 07

Important frequencies

121.075 EPKK_APP – *Kraków Approach*
126.525 EPKK_F_APP – *Kraków Director*
123.250 EPKK_TWR – *Kraków Tower*
118.100 EPKK_GND – *Kraków Ground*
121.975 EPKK_DEL – *Kraków Delivery*
126.125 EPKK_ATIS – *Kraków ATIS*

Local procedures

RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall contact with the lowest ATC online position for ATC clearance and report the following details:

- Aircraft callsign
- Parking stand number
- Destination aerodrome
- Any changes to the flight plan

ATC clearances are issued not earlier than 30 minutes before EOBT.

UZYSKANIE ZGODY NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW I KOŁOWANIE

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez KRAKÓW GROUND (lub wyższa).

Po przesłaniu przez KRAKÓW GROUND na częstotliwość KRAKÓW WIEŻA załoga powinna przełączyć częstotliwość, zaniechać wywołania WIEŻY i monitorować częstotliwość WIEŻY w oczekiwaniu na wywołanie przez ATC.

ZEZWOLENIE NA START I LĄDOWANIE

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

Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia drogi startowej, jest gotowy do natychmiastowego startu.

Załogi, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować służby ATC tak szybko, jak to jest możliwe.

ODŁADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Odladzanie statków powietrznych kodu ICAO A,B,C możliwe jest tylko na stanowiskach 22, 23L, 23, 23R, 24L, 24, 24R.

Kołowanie do płaszczyzny odladzania odbywa się wyłącznie po uzyskaniu zgody od kontrolera TWR/GROUND.

Odladzanie samolotów kodu D, E możliwe jedynie na dedykowanych stanowiskach postojowych.

PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

- TWY E niedostępna dla statków powietrznych z powodu braku lamp krawędziowych oraz złego stanu nawierzchni.
- TWY Z4, TWY Z5 i TWY Z6 dostępne dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 52 m.
- TWY T i TWY S dostępne dla samolotów o rozpiętości skrzydeł 36 m.
- Przeprowadzanie prób silników możliwe tylko na TWY B.

PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA

Na stanowiskach 1R-12 obowiązuje procedura wypychania.

Procedury Ograniczonej Widzialności (LVP)

Gdy którykolwiek RVR spadnie poniżej **550m** i/lub pułap chmur spadnie poniżej **200ft**, zawiesza się operacje startu i lądowania na lotnisku Kraków Balice.

ODLOTY**Stanowiska postojowe**

Stanowiska 1L, 1R, 3L, 3R są preferowane dla lotów w strefie Schengen.

Stanowiska 4L, 4R, 5, 6 są preferowane dla lotów poza strefą Schengen.

Stanowiska 7, 8 są dedykowane dla statków powietrznych cargo.

RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES

Ground movement instructions are issued by KRAKÓW GROUND(or higher).

After being transferred from KRAKÓW GROUND to KRAKÓW TOWER crews are required to change frequency, omit the initial call, and monitor TWR frequency for ATC call.

LANDING AND DEPARTURE CLEARANCES

ATC unit that is responsible for line-up, departure and landing clearance is KRAKÓW TWR.

ATC assumes that each aircraft instructed to line-up is ready for immediate take-off.

Crews unable to comply with these requirements should inform ATC as soon as possible.

AIRCRAFT DE-ICING

De-icing Zone is designated for aircraft ICAO Code A, B, C on stands 22, 23L, 23, 23R, 24L, 24, 24R.

Taxing to De-icing Zone only when cleared by TWR/GROUND.

De-icing of code D and E aircraft is possible only on the dedicated stands.

TAXI PROCEDURES

- TWY E not available for aircraft due to lack of edge lights and bad condition of surface.
- TWY Z4, TWY Z5 and TWY Z6 are restricted to aircraft with a wingspan of 52 m or less.
- TWY T and TWY S are restricted to aircraft with a wingspan of 36 m.
- Engine tests are allowed only on TWY B.

PARKING PROCEDURES

For stands 1R-12 apply push-back procedure

Low Visibility Procedures (LVP)

When whichever RVR drops below 550m and/or cloud ceiling drops below 200ft, departures and arrivals are suspended.

DEPARTURES**Stands**

Jetway stands 1L, 1R, 3L, 3R are dedicated to flights in Schengen zone.

Jetway stands 4L, 4R are dedicated to flights in non-Schengen zone.

Stands 6, 7, 8 are dedicated to cargo aircrafts.

Maksymalna rozpiętość skrzydeł

24m: 9R
36m: 1R, 2, 3L, 4R, 5, 6, 8, 9 – 24
52m: 1, 3, 4
65m: 9

Zezwolenie na lot IFR i procedury SID

Wszyscy piloci zobowiązani są do kontaktu z KRAKÓW DELIVERY (a w przypadku nieobecności z następną pozycją w hierarchii) w celu uzyskania zezwolenia na lot. Bardzo istotna jest znajomość aktualnej informacji ATIS przed pierwszym kontaktem z ATC, ponieważ zawiera ona informacje o aktywnym pasie oraz lokalnym ciśnieniu. Wszystkie loty powinny opuszczać obszar TMA Kraków przez jeden z następujących punktów: BABKO, BAREX, EMBIK, LUXAR, NAVUR, NUMBA, POBOK, REGTO, SUDOL, TUSIN. W wydanym zezwoleniu na lot organ ATC przydzieli odpowiednią procedurę SID, w zależności od punktu wylotowego i pasa w użyciu. Procedury SID nie należy umieszczać w planie lotu. Procedury na lotnisku Kraków Balice są procedurami P-RNAV, oznacza to w praktyce, iż żeby je wykonać statek powietrzny musi posiadać przyrządy do nawigacji obszarowej (FMC, GPS, INS). W przypadku niemożności wykonania procedury, należy poinformować o tym fakcie organ ATC przy pierwszym kontakcie, należy spodziewać się wektorowania radarowego po odlocie.

Początkowa wysokość wznoszenia po odlocie z lotniska Kraków Balice wynosi 6000ft.

Kołowanie do pasa startowego

Bardzo istotne jest dokładne wykonywanie instrukcji kołowania wydawanych przez ATC. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lepiej poprosić o wyjaśnienie. Gdy w użyciu jest pas 25, należy spodziewać się instrukcji kołowania drogami Z i A. Przy odlotach z pasa 07, należy spodziewać się instrukcji zajęcia pasa z drogi F.

PRZYLOTY

Procedury przylotowe

Wlot do TMA Kraków powinien nastąpić przez jeden z punktów wlotowych: BAREX, GOVRI, KUKAM, LENOV, MAPIK, MEBAN, NETIR, PADKA. Należy spodziewać się przydzielenia odpowiedniej procedury STAR. Tak jak w przypadku procedur SID, wymagane jest posiadanie przyrządów do nawigacji obszarowej (FMC, GPS, INS). Jeżeli ze względu na brak wyposażenia załoga nie jest w stanie wykonać procedury, należy zaznaczyć to w planie lotu oraz poinformować kontrolera Zbliżania (lub wyższej instancji) przy pierwszym kontakcie i oczekiwać wektorów. Wlatując

Maximum wingspan

24m: 9R
36m: 1R, 2, 3L, 4R, 5, 6, 8, 9 – 24
52m: 1, 3, 4
65m: 9

IFR clearance and SID departures

Every pilot is obliged to contact KRAKOW DELIVERY (or in case of absence, next available position) to receive a flight clearance. Knowledge of the latest ATIS information is very important before contacting ATC as it contains information related to an active runway and local atmospheric pressure. All flights should leave TMA Kraków via the following exit points: BABKO, BAREX, EMBIK, LUXAR, NAVUR, NUMBA, POBOK, REGTO, SUDOL, TUSIN. A clearance given by ATC consist of a SID procedure related to an exit point and a runway in use. You should not place a SID name into a flight plan. The Kraków Airport procedures are P-RNAV ones. It means your aircraft must be equipped with instruments for an area navigation (FMC, GPS, INS). If you are unable to execute the given procedure you should inform ATC at the very first contact. Then, expect a radar vectoring after departure.

Initial climb after departure from Kraków Airport is 6000ft

Taxi to active runway

Remember, it's very important to follow ATC instructions precisely. In case of any misunderstanding, it is better to ask for clarification. If the runway 25 is in use expect taxiing via Z and A. For the runway 07, expect instructions taking the runway via taxiway F.

ARRIVALS

Arrivals procedures

Flying to Kraków TMA should be conducted via entry points as follow: : BAREX, GOVRI, KUKAM, LENOV, MAPIK, MEBAN, NETIR, PADKA. You should expect to receive a proper STAR. STARS like SID procedures, also require an area navigation equipment (FMC, GPS, INS). If you are unable to execute STAR procedure, mark it in your flightplan and inform ATC at the first contact and expect vectors. When arriving to Warsaw TMA, you must reduce your airspeed according to the requirements presented on charts. The STAR defines only a vertical

do TMA Kraków należy zredukować prędkość zgodnie z wymaganiami opisanymi na mapach. Procedura STAR definiuje tylko ścieżkę poziomą przylotu. Każda zmiana poziomu lotu (zniżanie) musi zostać bezpośrednio nakazana przez kontrolera. Po uzyskaniu zezwolenia na podejście, procedurę STAR należy kontynuować aż do stabilizacji na prostej. W zależności od natężenia ruchu, można spodziewać się skrótu na jeden z kolejnych punktów procedury. Wykonywanie STAR może również zostać przerwane przez ATC przed osiągnięciem punktu FAP/FAP poprzez wektorowanie do podejścia.

Preferowane pasy

Preferowanym pasem w Krakowie jest 25 na którym obowiązuje podejście ILS, w przeciwnym wypadku należy się spodziewać podejścia RNAV do pasa 07.

Końcowe podejście

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

Od zachodu do wschodu słońca - zakaz podejść z widocznością na pas 07.

W godzinach 2000-0400 UTC TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na pas 25.

Służby ATC mogą zasugerować drogę opuszczenia RWY. Informacja taka zostanie przekazana załodze statku powietrznego podczas podejścia końcowego.

path of the arrival. Every single flight level change (descend) has to be directly ordered by a controller. After receiving clearance for the approach, you need to continue the STAR procedure until established on the localizer. According to traffic, you can expect a shortcut on some following fixes. Execution of the STAR can be aborted by an ATC before reaching FAP with vectors for an approach.

Preferential runway system

Preferred landing runway is RWY 25 with ILS CAT I approach, otherwise RNAV approach to RWY 07 should be expected.

Final approach

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

Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise

Between 2000-0400 TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.

ATC can suggest exit other than that preferred by crew - such information will be passed during final approach.

LOTY VFR

Procedury

Wykonując loty VFR do/z lotniska Kraków Balice należy zainstalować wizualizację punktów VFR dla vFIR EPWW, dostępną w dziale Pliki -> Scenerie na stronie PL-VACC. Po jej zainstalowaniu w miejscu opisanych na mapach punktów VFR, pojawią się tzw. „kominy”, które symbolizują dane punkty. Wykonując odlot/przylot należy zgłosić plan lotu po opublikowanych punktach. W przypadku dużego natężenia ruchu, należy spodziewać się instrukcji oczekiwania nad punktem Z lub K. Należy zwrócić uwagę, w którą stronę należy to oczekiwanie wykonywać. Informację tą znajdziesz w pliku “Mapa operacyjna do lotów z widocznością” dostępną w dziale Pliki -> Mapy na stronie PL-VACC.

VFR FLIGHTS

Procedures

Flying according to VFR to/from the Kraków Airport you need to install a VFR points visualisation. The file is available at Files>Scenery section on the PL-VACC website. After installation you should be able to see “chimneys” where the VFR points should be placed. Performing departure/arrival you should file a flight plan using VFR points published on charts. In case of heavy traffic you should expect a holding over Z or K point. Pay attention to a proper direction of the holding pattern. You will find this information in the chart called “Visual operation chart” placed at Files-> Maps section on the PL-VACC website

PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko KRAKÓW/Balice wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters conducting IFR or VFR approach to KRAKÓW/Balice aerodrome perform landing on runway in use as Category A aeroplanes