

EPKK AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA I NAZWA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
EPKK - KRAKÓW/Balice		

EPKK AD 2.2	DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
-------------	--	--

1.	ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja 50°04'40"N 019°47'05"E - Geometryczny środek RWY.	ARP - WGS-84 coordinates and site at AD 50°04'40"N 019°47'05"E - Geometrical centre of RWY.
2.	Odległość, kierunek od miasta 11 km (6 NM), BRG 276° GEO.	Direction and distance from city 11 km (6 NM), BRG 276° GEO.
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 241 m (791 ft)/25.5°C	Elevation/Reference temperature 241 m (791 ft)/25.5°C
4.	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 40 m	Geoid undulation at AD ELEV PSN 40 m
5.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 4°E (2009)/ 6°E	MAG VAR/Annual change 4°E (2009)/ 6°E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, teleks, AFS Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice Spółka z o.o. ul. Kpt. M. Medweckiego 1 32-083 BALICE Zarząd - +48-12-639-3301 Centrala - +48-12-639-3000 +48-12-411-7977 (faks) +48-12-639-3175 (faks) SITA: KRKJPXH AFS: EPKKZPZM - MIL ARO	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS John Paul II International Airport Kraków - Balice Ltd. ul. Kpt. M. Medweckiego 1 32-083 BALICE Management - +48-12-639-3301 Operator - +48-12-639-3000 +48-12-411-7977 (fax) +48-12-639-3175 (fax) SITA: KRKJPXH AFS: EPKKZPZM - MIL ARO
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi Telefony: TWR: +48-12-411-5007 telefaks +48-12-639-3110 APP: +48-12-639-3125 ARO: +48-22-574-7580 +48-12-285-6342 telefaks Urząd Celny: +48-12-285-5030 Straż Graniczna: +48-12-421-2008 Handling: "WAS-KRK" Airport Services Sp. z o.o.: +48-12-258-7660 LS Airport Services S.A.: +48-12-639-3730 Paliwo: Petrolot Sp. z o.o.: +48-12-639-3295 Baltic Ground Services PL Sp. z o.o.: +48-12-639-3561 MET Office: +48-12-285-5072 Ochrona: +48-12-639-3328 +48-12-639-3168 +48-12-639-3308 LOT Catering: +48-12-285-5261 wew. 200, 202 Służby medyczne i sanitarne: +48-12-639-3015	Remarks Phones: TWR: +48-12-411-5007 telefax +48-12-639-3110 APP: +48-12-639-3125 ARO: +48-22-574-7580 +48-12-285-6342 telefax Customs Office: +48-12-285-5030 Border Guard: +48-12-421-2008 Handling: "WAS-KRK" Airport Services Ltd.: +48-12-258-7660 LS Airport Services Co.: +48-12-639-3730 Fuel: Petrolot Ltd.: +48-12-639-3295 Baltic Ground Services PL Ltd.: +48-12-639-3561 MET Office: +48-12-285-5072 Security: +48-12-639-3328 +48-12-639-3168 +48-12-639-3308 LOT Catering: +48-12-285-5261 ext. 200, 202 Health and sanitation: +48-12-639-3015

EPKK 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 Telefon: +48-12-639-3015.	Health and sanitation H24 Phone: +48-12-639-3015.

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 TWR: H24; APP: MON, SAT, SUN: 0600-2200 (0500-2100); TUE: 0600-2400 (0500-2300), WED, THU: 0400-2400 (0300-2300); FRI: 0400-2200 (0300-2100).	ATS TWR: H24; APP: MON, SAT, SUN: 0600-2200 (0500-2100); TUE: 0600-2400 (0500-2300), WED, THU: 0400-2400 (0300-2300); FRI: 0400-2200 (0300-2100).
8.	Tankowanie H24 Zamówienia na adres: Petrolot Sp. z o.o. - telefaks: +48-12-639-3295, Baltic Ground Services PL Sp. z o.o. - telefaks: +48-12-639-3561.	Fuelling H24 Orders to be addressed to: Petrolot Ltd. - telefax: +48-12-639-3295, Baltic Ground Services PL Ltd. - telefax: +48-12-639-3561.
9.	Obsługa H24	Handling H24
10.	Ochrona H24	Security H24
11.	Odladzanie H24	De-icing H24
12.	Uwagi 1) - patrz GEN 2.1.	Remarks 1) - see GEN 2.1.

EPKK AD 2.4	ŚLĄŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
-------------	---------------------------------	----------------------------------

1.	Środki załadownicze 1. Urządzenie "Ambulift" dla niepełnosprawnych pasażerów na wózkach inwalidzkich. 2. Kompletny sprzęt do obsługi samolotów szerokokadłubowych i wąskokadłubowych.	Cargo-handling facilities 1. "Ambulift" device for disabled passengers on wheelchairs. 2. 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 JET A-1: 3 x 60000 L, 1 x 29000 L, 1 x 28000 L, 1 x 18500 L, 2 x 35000 L. AVGAS 100LL: 1 x 8000 L.	Fuelling facilities/Capacity JET A-1: 3 x 60000 L, 1 x 29000 L, 1 x 28000 L, 1 x 18500 L, 2 x 35000 L. AVGAS 100LL: 1 x 8000 L.
4.	Urządzenia do odladzania Pojazdy do odladzania: 4 x Kittokori EFI 2000 LHC, 2 x ELEPHANT MY.	De-icing facilities 4 x Kittokori EFI 2000 LHC, 2 x ELEPHANT MY deicing vehicles.
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych Obsługa liniowa dla samolotów: B737 300/400/500/600/700/800/900, EMB 145, ERJ 170.	Repair facilities for visiting aircraft Line maintenance for aeroplanes: B737 300/400/500/600/700/800/900, EMB 145, ERJ 170.
7.	Uwagi Dział Obsługi Liniowej (WAS-KRK Airport Services Sp. z o.o.): Tel.: +48-12-639-3146 E-mail: linem@lhc.pl, mechanicy@lhc.pl Kom.: +48-661-337-108 (H24) Dział Operacyjny (WAS-KRK Airport Services Sp. z o.o.): Tel.: +48-12-258-7660 Telefaks: +48-12-639-3162 Kom.: +48-609-429-203 (H24) WWW: http://www.lhc.pl Dział Operacyjny (LS Airport Services S.A.): Tel.: +48-12-639-3730 Telefaks: +48-12-639-3731 Kom.: +48-723-698-802 (H24) E-mail: kzkkrk@lsas.pl SITA: KRKVRLO, KRKKOLO Częstotliwość VHF: 131,575 MHz Znak wywoławczy: KRAKOW VERA AD 2.4.1 Oplaty za handling: Oplaty można realizować: 1. gotówką, 2. kartą płatniczą: VISA, EUROCARD/MASTERCARD, AMERICAN EXPRESS, MULTISERVICE, POLCARD, 3. przelewem bankowym (tylko po wcześniejszym uzgodnieniu). AD 2.4.2 Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, EUROCARD/MASTERCARD, AMERICAN EXPRESS, b) karty paliwowe: AIR BP, UNIVERSAL WEATHER AND AVIATION, AVCARD/OASIS, MULTISERVICE, AIR ROUTING, WORLD FUEL SERVICES Ltd.	Remarks Line Maintenance Department (WAS-KRK Airport Services Ltd.): Phone: +48-12-639-3146 E-mail: linem@lhc.pl, mechanicy@lhc.pl Mobile: +48-661-337-108 (H24) Operation Department (WAS-KRK Airport Services Ltd.): Phone: +48-12-258-7660 Telefax: +48-12-639-3162 Mobile: +48-609-429-203 (H24) WWW: http://www.lhc.pl Operation Department (LS Airport Services Co.): Phone: +48-12-639-3730 Telefax: +48-12-639-3731 Mobile: +48-723-698-802 (H24) E-mail: kzkkrk@lsas.pl SITA: KRKVRLO, KRKKOLO VHF frequency: 131.575 MHz Call sign: KRAKOW VERA AD 2.4.1 Handling payments: Payment may be made: 1. in cash, 2. by credit card: VISA, EUROCARD/MASTERCARD, AMERICAN EXPRESS, MULTISERVICE, POLCARD, 3. bank transfer (only after prior consultation). AD 2.4.2 The following forms of payment are accepted: a) credit cards: VISA, EUROCARD/MASTERCARD, AMERICAN EXPRESS b) fuel carnets: AIR BP, UNIVERSAL WEATHER AND AVIATION, AVCARD/OASIS, MULTISERVICE, AIR ROUTING, WORLD FUEL SERVICES Ltd.

Przedpłata: Kontakt telefoniczny: Tel.: +48-22-606-6735 lub +48-22-606-8733 Faks: +48-22-606-6764 lub +48-22-606-6808 Zamówienia na paliwo JET A-1 należy kierować na adres telegraficzny: POLLLOT - Warszawa lub SITA: WAWNPLO.	Prepayment: Telephone contact: Phone: +48-22-606-6735 or +48-22-606-8733 Fax: +48-22-606-6764 or +48-22-606-6808 Orders for JET A-1 fuel should be directed to the telegraphic address: POLLLOT - Warszawa or SITA: WAWNPLO.
---	---

EPKK AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
-------------	--------------------------	----------------------

1.	Hotele Hotele w mieście.	Hotels Hotels in the city.
2.	Restauracje Restauracja na lotnisku, kawiarnia.	Restaurants Restaurant at the aerodrome, cafeteria.
3.	Srodki transportu Autobusy miejskie, taksówki, wypożyczalnie samochodów, kolej podmiejska.	Transportation City buses, taxi, car rentals, train.
4.	Pomoc medyczna Pierwsza pomoc, szpitale w mieście.	Medical facilities First aid, hospitals in the city.
5.	Usługi bankowe i pocztowe Bank, kantory wymiany walut, bankomat.	Bank and Post office Bank, exchange offices, cash dispenser.
6.	Informacja turystyczna Informacja hotelowa i lotniskowa.	Tourist office Hotel and aerodrome information.
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPKK AD 2.6	SŁUŻBA RATOWNICZA I PRZECIWOŻAROWA	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
-------------	------------------------------------	-----------------------------------

1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 8 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 8 ICAO
2.	Wyposażenie ratownicze Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 8 ochrony przeciwpożarowej w dyspozycji Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej.	Rescue equipment Rescue equipment conforming with ICAO requirements for fire fighting category 8 is at the disposal of Aerodrome Rescue and Fire Fighting Brigade.
3.	Możliwość usuwania uszkodzonych statków powietrznych Tak.	Capability for removal of disabled aircraft Yes.
4.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPKK AD 2.7	SEZONOWA DOSTĘPNOŚĆ LOTNISKA I OCZYSZCZANIE	SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING
-------------	---	----------------------------------

1.	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania zestaw do odśnieżania (plug, szczotka z dmuchawą) - 13, odśnieżacz wirnikowy - 3, opryskiwacz - 3, polewaczka - 2.	Types of clearing equipment snow removal kit (plough, runway sweeper with blower) - 13, snow blower - 3, sprayer - 3, sprinkler - 2.
2.	Kolejność oczyszczania Patrz AD 1.2, punkt 2.9.	Clearance priorities See AD 1.2, point 2.9.
3.	Uwagi Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM i MOTNE.	Remarks Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM and MOTNE.

EPKK AD 2.8	PŁYTY POSTOJOWE, DRÓGI KOŁOWANIA I PUNKTY KONTROLI WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
-------------	---	---

1.	Nawierzchnia i nośność płyty Apron - CONC, PCN 60 R/B/W/T (z wyjątkiem: 10, 11, 12, 18, 19) Apron (stanowiska/stands 10, 11, 12) - CONC, PCN 86 R/B/W/T Apron (stanowiska/stands 18, 19) - CONC	Apron surface and strength Apron - CONC, PCN 60 R/B/W/T (except stands: 10, 11, 12, 18, 19) Apron (stanowiska/stands 10, 11, 12) - CONC, PCN 86 R/B/W/T Apron (stanowiska/stands 18, 19) - CONC
----	---	---

2.	Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność TWY "A" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "A1" - 23 m, PCN 86 R/B/W/T. TWY "B1" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "B2" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "B3" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "B4" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "C" - 12 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "C1" - 12 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "C2" - 12 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "D" - 12 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "D1" - 12 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "E" - 14 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "F" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "G" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "H" - 14 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "H1" - 14 m, PCN 60 R/B/W/T.	TWY width, surface and strength TWY "A" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "A1" - 23 m, PCN 86 R/B/W/T. TWY "B1" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "B2" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "B3" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "B4" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "C" - 12 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "C1" - 12 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "C2" - 12 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "D" - 12 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "D1" - 12 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "E" - 14 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "F" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "G" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "H" - 14 m, PCN 60 R/B/W/T. TWY "H1" - 14 m, PCN 60 R/B/W/T.
3.	Punkt sprawdzania wysokościomierzy Płyta postojowa 18: wzniesienie 234 m. Płyta postojowa 19: wzniesienie 236 m. Płyta postojowa przed terminalem: wzniesienie 236 m.	ACL and elevation Apron 18: elevation 234 m. Apron 19: elevation 236 m. Apron in front of the terminal: elevation 236 m.
4.	Punkty sprawdzania VOR/INS INS	VOR/INS checkpoints INS
5.	Uwagi AD 2.8.4 - patrz AD 2 EPKK 1-3-1.	Remarks AD 2.8.4 - see AD 2 EPKK 1-3-1.

EPKK 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 Oznakowanie poziome i podświetlane znaki pionowe. Znaki poziome z numeracją miejsc postojowych.	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands Markings and illuminated signs. Markings with parking stand numbers.
2.	Oznakowanie i światła dróg startowych oraz dróg kołowania Oznakowanie dzienne: RWY: progu, przesuniętego progu, strefy przyziemienia, osi, stałej odległości, oznaczenia RWY, krawędziowe. TWY: "A", "A1", "B1", "B2", "B3", "B4" "F", "G" - oznakowanie osi i krawędzi. TWY: "C", "D" - oznakowanie osi. TWY: "A", "C", "D", "F" - oznakowanie miejsca oczekiwania przed drogą startową. Światła: RWY: progu, strefy przyziemienia, osi, krawędziowe, końcowe. TWYs: krawędziowe.	RWY and TWY markings and lights Day marking: RWY: threshold, displaced threshold, touchdown zone, centre line, fixed distance, RWY designators, edge. TWY: "A", "A1", "B1", "B2", "B3", "B4" "F", "G" - centre line and edge marking. TWY: "C", "D" - centre line marking. TWY: "A", "C", "D", "F" - runway holding position marking. Lights: RWY: threshold, touchdown zone, centre line, edge, end. TWYs: edge.
3.	Poprzeczki zatrzymania NIL	Stop bars NIL
4.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPKK 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	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (m)	AMSL (m)	
1	2	3	4	5	6	7
07/APCH	Drzewa - Sanka/Trees - Sanka	50°04'17.5" N	019°38'51.5" E	28.0	405.0	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Las - Góra Kochanka/Forest - Mt. Kochanka	50°04'01.6" N	019°42'27.9" E	26.0	321.0	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Las na wzniesieniu/Forest on terrain height	50°04'26.8" N	019°42'51.6" E	24.0	324.0	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Drzewa/Trees	50°04'28.6" N	019°43'36.0" E	22.0	309.0	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Drzewa/Trees	50°04'28.2" N	019°44'13.5" E	13.0	290.0	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Drzewo/Tree	50°04'31.7" N	019°44'30.7" E	10.0	292.0	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Antena ILS LLZ/ILS LLZ antenna	50°04'29.7" N	019°45'52.9" E	4.0	242.0	TAK/TAK, YES/YES
07/APCH	Drzewa/Trees	50°04'34.0" N	019°45'49.8" E	15.0	249.0	NIE/NIE, NO/NO
25/APCH	Śłup linii energetycznej - Mydlniki/Power line pylon - Mydlniki	50°05'30.6" N	019°51'06.1" E	26.0	287.0	NIE/NIE, NO/NO

W strefach podejścia i startu In approach and take-off areas						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (m)	AMSL (m)	
1	2	3	4	5	6	7
25/APCH	Antena NDB/NDB antenna	50°04'54.8" N	019°48'52.6" E	11.0	259.0	NIE/TAK, NO/YES
25/APCH	Las - Góra Oslawska/Forest - Mt. Oslawska	50°04'51.0" N	019°48'59.7" E	25.0	273.0	NIE/NIE, NO/NO
25/APCH	Las - Góra Oslawska/Forest - Mt. Oslawska	50°05'09.5" N	019°49'28.6" E	24.0	275.0	NIE/NIE, NO/NO
25/APCH	Drzewa/Trees	50°04'46.0" N	019°48'52.9" E	12.0	263.0	NIE/NIE, NO/NO
25/APCH	Wzniesienie terenu - Góra Oslawska/Terrain height - Mt. Oslawska	50°04'48.1" N	019°49'01.3" E	NIL	259.0	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Drzewo - Sanka-Gluchówki/Tree - Sanka-Gluchówki	50°04'14.2" N	019°37'33.3" E	20.0	406.0	NIE/NIE, NO/NO
07/APCH	Maszt - Wielka Góra/Mast - Wielka Góra	50°03'51.3" N	019°37'13.9" E	44.0	430.0	TAK/TAK, YES/YES

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

W kręgu nadlotniskowym i na lotnisku In circling area and at AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (m)	AMSL (m)	
1	2	3	4	5	6	7
	Drzewa/Trees	50°05'16.7" N	019°45'45.1" E	32.0	354.0	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt/Mast	50°03'36.2" N	019°50'49.7" E	42.0	393.0	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża - Bielany/Tower - Bielany	50°02'45.3" N	019°50'26.3" E	52.0	371.0	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża - Bielany/Tower - Bielany	50°02'44.2" N	019°50'26.1" E	52.0	371.0	NIE/TAK, NO/YES
	Budynek/Building	50°03'12.9" N	019°49'24.3" E	23.0	316.0	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt/Mast	50°04'15.2" N	019°48'02.1" E	37.0	275.0	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt oświetleniowy/Lighting mast	50°04'40.4" N	019°41'59.3" E	26.0	365.0	TAK/NIE, YES/NO
	Wieża ciśnieniowa/Water tower	50°03'07.3" N	019°51'01.0" E	23.0	375.0	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt oświetleniowy/Lighting mast	50°05'28.6" N	019°46'03.2" E	9.0	335.0	NIE/NIE, NO/NO
	Kościół z wieżą/Church with tower	50°04'42.5" N	019°45'07.2" E	37.0	301.0	NIE/TAK, NO/YES
	Las - Bukowina/Forest - Bukowina	50°05'52.8" N	019°48'45.5" E	26.0	310.0	NIE/NIE, NO/NO
	Las - Kleszczów/Forest - Kleszczów	50°06'38.7" N	019°45'31.3" E	27.0	401.0	NIE/NIE, NO/NO
	Kościół z wieżą - Rząska/Church with tower - Rząska	50°05'59.1" N	019°50'19.6" E	30.0	286.0	NIE/TAK, NO/YES
	Komin - Rząska/Chimney - Rząska	50°05'47.7" N	019°51'18.0" E	37.0	278.0	NIE/TAK, NO/YES
	Radar MSSR - Zabierzów/MSSR radar - Zabierzów	50°06'32.8" N	019°46'46.2" E	42.0	380.0	NIE/TAK, NO/YES
	Maszt - Kryspinów/Mast - Kryspinów	50°02'42.6" N	019°48'08.8" E	40.0	278.0	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewa/Trees	50°04'34.8" N	019°43'15.3" E	11.0	321.0	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewa/Trees	50°04'31.3" N	019°43'21.6" E	11.0	320.0	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt/Mast	50°04'09.4" N	019°47'35.7" E	40.0	279.0	TAK/TAK, YES/YES
	Maszt - Góra Popówka/Mast - Mt. Popówka	50°05'13.5" N	019°44'20.1" E	34.0	377.0	TAK/TAK, YES/YES
	Drzewo/Tree	50°04'34.3" N	019°45'12.0" E	23.0	269.0	NIE/NIE, NO/NO
	Reklama - Morawica/Billboard - Morawica	50°04'32.0" N	019°44'07.4" E	17.0	289.0	NIE/NIE, NO/NO
	Las/Forest	50°04'39.1" N	019°42'39.3" E	30.0	368.0	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt oświetleniowy/Lighting mast	50°06'28.6" N	019°43'09.5" E	10.0	379.0	NIE/NIE, NO/NO
	Las/Forest	50°05'08.9" N	019°45'06.0" E	24.0	338.0	NIE/NIE, NO/NO
	Maszt - Rząska/Mast - Rząska	50°05'50.8" N	019°49'29.0" E	20.0	290.0	TAK/TAK, YES/YES
	Drzewa - Prochowódka/Trees - Prochowódka	50°03'52.3" N	019°49'46.8" E	20.0	313.0	NIE/NIE, NO/NO
	Las/Forest	50°03'00.7" N	019°50'52.5" E	26.0	382.0	NIE/NIE, NO/NO
	Wzniesienie terenu/Terrain height	50°06'29.2" N	019°43'17.5" E	NIL	372.0	NIE/NIE, NO/NO
	Wzniesienie terenu/Terrain height	50°06'24.8" N	019°44'31.0" E	NIL	369.0	NIE/NIE, NO/NO
	Wzniesienie terenu/Terrain height	50°05'45.0" N	019°43'53.6" E	NIL	314.0	NIE/NIE, NO/NO
	Wzniesienie terenu/Terrain height	50°06'40.8" N	019°46'50.6" E	NIL	339.0	NIE/NIE, NO/NO
	Wzniesienie terenu/Terrain height	50°05'48.3" N	019°47'17.2" E	NIL	316.0	NIE/NIE, NO/NO
	Wzniesienie terenu/Terrain height	50°05'56.3" N	019°45'56.6" E	NIL	333.0	NIE/NIE, NO/NO
	Drzewa/Trees	50°04'35.8" N	019°45'11.4" E	26.0	277.0	NIE/NIE, NO/NO

W kręgu nadlotniskowym i na lotnisku In circling area and at AD						
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody Obstacle type	Szerokość geograficzna Latitude	Długość geograficzna Longitude	Wysokość Top of obstacle		Oznakowanie/ Oświetlenie Markings/LGT
				AGL (m)	AMSL (m)	
1	2	3	4	5	6	7
	Drzewa/Trees	50°05'47.9" N	019°49'32.5" E	28.0	291.0	NIE/NIE, NO/NO
	Wzniesienie terenu - Olszanica/Terrain height - Olszanica (147)	50°03'59.3" N	019°50'13.5" E	NIL	288.0	NIE/NIE, NO/NO
	Las - Skala Kmity/Forest - Kmita's Rock (118)	50°06'09.8" N	019°48'30.8" E	26.0	315.0	NIE/NIE, NO/NO
	Wzniesienie terenu/Terrain height	50°05'03.9" N	019°43'19.9" E	NIL	351.0	NIE/NIE, NO/NO
	Wzniesienie terenu - Chrosna-Krzemionki/Terrain height - Chrosna-Krzemionki (176)	50°05'01.9" N	019°42'27.4" E	NIL	361.0	NIE/NIE, NO/NO
	Wzniesienie terenu/Terrain height	50°05'20.2" N	019°45'48.6" E	NIL	329.0	NIE/NIE, NO/NO
	Wzniesienie terenu/Terrain height (117)	50°05'54.6" N	019°42'20.8" E	NIL	346.4	NIE/NIE, NO/NO

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPKK AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
--------------	---------------------------------------	-------------------------------------

1.	Biuro MET Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Kraków-Balice.	Associated MET office Aeronautical Meteorological Station Kraków-Balice.
2.	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET H24	Hours of service/MET office outside hours H24
3.	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okres ważności Centralne Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie. 24 HR	Office responsible for TAF preparation/Period of validity Central Meteorological Forecasting Office in Kraków. 24 HR
4.	Rodzaje prognoz lotniskowych/Przerwy między prognozami NIL	Trend forecast/Interval of issuance NIL
5.	Odprawy przedstartowe Konsultacje osobiste. Tel.: +48-12-639-8150	Briefing and consultation provided Personal consultation. Phone: +48-12-639-8150
6.	Dokumentacja i stosowane języki METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. PL, EN	Flight documentation/Language(s) used METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, 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 Telefaks, internet.	Supplementary equipment available for providing information Telefax, internet.
9.	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET TWR, APP	ATS units provided with MET information TWR, APP
10.	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.) Lotniskowa Stacja Meteorologiczna: Telefaks: +48-12-285-5072 E-mail: lbm.balice@imgw.pl Centralne Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie: Tel.: +48-12-639-8150, +48-12-639-8171 Faks: +48-12-425-1973 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl	Additional information (limitation of services, etc.) Aeronautical Meteorological Station: Telefax: +48-12-285-5072 E-mail: lbm.balice@imgw.pl Central Meteorological Forecasting Office in Kraków: Phone: +48-12-639-8150, +48-12-639-8171 Fax: +48-12-425-1973 E-mail: meteo.krakow@imgw.pl

EPKK 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 progów (m) THR coordinates (WGS-84)/ RWY end coordinates THR geoid undulation (m)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (m) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (m)
1	2	3	4	5	6
07	78.000°GEO	2550 x 60	RWY: PCN 52 R/B/W/T. CONC	50°04'31.43"N 019°46'05.14"E 40.0 m	241.0 239.0
25	258.000°GEO	2550 x 60	RWY: PCN 52 R/B/W/T. CONC	50°04'48.88"N 019°48'10.48"E 40.4 m	238.0
25D	258.000°GEO	2550 x 60	RWY: PCN 52 R/B/W/T. CONC	50°04'47.25"N 019°47'58.77"E 40.4 m	237.4 238.1

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
07	Patrz/See AD 2 EPKK 2-1-1.	NIL	NIL	2670 x 300	NIL
25	Patrz/See AD 2 EPKK 2-1-1.	NIL	60 x 300	2670 x 300	NIL

Uwagi	Remarks
Kalibracja szczepności - aktualne wartości oraz sposób pomiaru podane są w NOTAM.	Friction Calibration - current values and measurement method are published by NOTAM.
07) - NIL	07) - NIL
25) - NIL	25) - NIL
25D) Przesunięty THR.	25D) Displaced THR.

EPKK AD 2.13 DEKLAROWANE DŁUGOŚCI DECLARED DISTANCES

RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
07	2312	2312	2550	2550
25	2550	2610	2550	2312

EPKK AD 2.14 ŚWIATŁA PODEJŚCIA I ŚWIATŁA DROGI STARTOWEJ APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY ID	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (m)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progów THR LGT colour	WBAR			
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
07	SALS	420 m LIH INTST: 5 stopni/stages	G - zaglebione/inset LIH INTST: 5 stopni/stages	NIL	3°, 430 m FM THR 07, po lewej stronie RWY/on the left side of RWY LIH INTST: 5 stopni/stages	NIL	NIL
25	ALPA-ATA cat. II Światła błyskowe od 300 do 900 m (21 lamp) od THR 25.//Flashing lights 300 m - 900 m (21 lamps) FM THR 25.	900 m LIH INTST: 5 stopni/stages Światła błyskowe/Flashing lights LIH INTST: 3 stopnie/stages	G LIH INTST: 5 stopni/stages	NIL	3°, 398 m FM THR 25, po lewej stronie RWY/on the left side of RWY LIH INTST: 5 stopni/stages	NIL	900 m W LIH INTST: 5 stopni/stages

RWY ID	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
07	2520/30	FM 0 - 1620 m: W FM 1620 m - 2220 m: W/R LIH INTST: 5 stopni/stages	2520/60	FM 0 - 1920 m: W FM 1920 m: Y LIH INTST: 5 stopni/stages	R LIH INTST: 5 stopni/stages	NIL
25	2280/30	FM 0 - 1380 m: W FM 1380 m - 1980 m: W/R LIH INTST: 5 stopni/stages	2280/30	FM 0 - 1680 m: W FM 1680 m: Y LIH INTST: 5 stopni/stages	R LIH INTST: 5 stopni/stages	NIL

EPKK 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 NIL	LDI location and lights/Anemometer location and lights NIL
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła linii centralnych dróg kołowania 1. Krawędziowe: TWY "A", "A1", "B1", "B2", "B3", "B4", "C", "D", "F", "G" - LIH - trzy stopnie intensywności. 2. Światła osi: NIL	TWY edge and centre line lighting 1. Edge: TWY "A", "A1", "B1", "B2", "B3", "B4", "C", "D", "F", "G" - LIH - three stages INTST. 2. Centre line lighting: NIL
4.	Zasilanie rezerwowe włącznie z czasem przełączania Brak oświetlenia awaryjnego; zasilanie rezerwowe zgodne z wymaganiami ICAO.	Secondary power supply/Switch over time No emergency lighting available; secondary power supply conforms with ICAO requirements.
5.	Uwagi Brak światel krawędziowych płyty postojowej. Nieoświetlone poprzeczki zatrzymania.	Remarks No apron edge lights. Stop bars unlighted.

EPKK 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 (m) NIL	TLOF and/or FATO elevation (m) 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 rozporządzalne długości NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi Procedury dla śmigłowców: patrz EPKK AD 2.22.4.	Remarks Procedures for helicopters: see EPKK AD 2.22.4.

EPKK 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	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign Language(s)
1	2	3	4
KRAKÓW/Balice CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50°05'19"N 019°26'22"E 50°09'03"N 019°40'16"E 50°11'14"N 019°52'49"E 50°11'11"N 020°09'41"E 50°06'02"N 020°11'29"E 50°03'32"N 020°04'27"E 49°57'27"N 019°29'23"E dalej łuk o promieniu 12 km i środku w punkcie:/then arc of 12 km radius centred at point: 50°02'34"N 019°35'27"E 50°05'19"N 019°26'22"E	701 m (2300 ft) GND	[C]	Kraków WIEŻA (123.250 MHz) PL Kraków TOWER (123.250 MHz) EN

5	Bezwzględna wysokość przejściowa/ Transition altitude	2000 m (6500 ft) AMSL
---	--	-----------------------

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	Godziny pracy Hours of operation (UTC ¹⁾)
1	2	3	4
APP	Kraków DIRECTOR	124.050	MON 0600 - MON 2200 (MON 0500 - MON 2100) TUE 0600 - TUE 2400 (TUE 0500 - TUE 2300) WED 0400 - WED 2400 (WED 0300 - WED 2300) THU 0400 - THU 2400 (THU 0300 - THU 2300) FRI 0400 - FRI 2200 (FRI 0300 - FRI 2100) SAT 0600 - SAT 2200 (SAT 0500 - SAT 2100) SUN 0600 - SUN 2200 (SUN 0500 - SUN 2100)
APP	Kraków ZBLIŻANIE Kraków APPROACH	121.075	MON 0600 - MON 2200 (MON 0500 - MON 2100) TUE 0600 - TUE 2400 (TUE 0500 - TUE 2300) WED 0400 - WED 2400 (WED 0300 - WED 2300) THU 0400 - THU 2400 (THU 0300 - THU 2300) FRI 0400 - FRI 2200 (FRI 0300 - FRI 2100) SAT 0600 - SAT 2200 (SAT 0500 - SAT 2100) SUN 0600 - SUN 2200 (SUN 0500 - SUN 2100)
	Kraków ZBLIŻANIE Kraków APPROACH	134.675	MON 0600 - MON 2200 (MON 0500 - MON 2100) TUE 0600 - TUE 2400 (TUE 0500 - TUE 2300) WED 0400 - WED 2400 (WED 0300 - WED 2300) THU 0400 - THU 2400 (THU 0300 - THU 2300) FRI 0400 - FRI 2200 (FRI 0300 - FRI 2100) SAT 0600 - SAT 2200 (SAT 0500 - SAT 2100) SUN 0600 - SUN 2200 (SUN 0500 - SUN 2100)
TWR	Kraków GROUND	118.100	MON-SUN 0600-2200 (0500-2100)
TWR	Kraków WIEŻA Kraków TOWER	123.250	H24
ATIS	-	126.125	H24

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

EPKK 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
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	50°04'50.0" N 019°47'42.9" E	---	Deklarowany zasięg operacyjny: 8.04 NM, 450 m Designated operational range: 8.04 NM, 450 m RDH: 15.2m GP 3.0°
ILS LLZ (4°E/Oct 05)	KRW	110.300 MHz	H24	50°04'29.7" N 019°45'52.9" E	---	Deklarowany zasięg operacyjny: 18 NM, 600 m Designated operational range: 18 NM, 600 m CAT. I
DME	KRW	CH40X	H24	50°04'50.0" N 019°47'42.9" E	252 m AMSL/ 827 ft	Deklarowane pokrycie operacyjne: 18 NM, 600 m Designated operational coverage: 18 NM, 600 m
L (4°E/Oct 05)	KRA	379.000 kHz	H24	50°04'54.8" N 019°48'52.6" E	---	Deklarowany zasięg operacyjny: 43 NM, 1900 m Designated operational range: 43 NM, 1900 m

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
NDB	KRW	353.000 kHz	H24	50°05'44.3" N 019°54'46.1" E	---	075°, 8.29 km FM przesunięty/displaced THR 25 EPKK. Deklarowany zasięg operacyjny: 102 NM, 2200 m Designated operational range: 102 NM, 2200 m

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPKK AD 2.20 LOKALNE PRZEPISY RUCHU	LOCAL TRAFFIC REGULATIONS
-------------------------------------	---------------------------

2.20.1

PRZEPISY I PROCEDURY ATC

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

W godzinach 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC¹⁾ TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na RWY 25.

TWY "A" (na odcinku od płyty postojowej do skrzyżowania z TWY "B4"), TWY "A1" oraz TWY "G" są niewidoczne z TWR.

Płyta postojowa niewidoczna z TWR.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

2.20.2

PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU KRAKÓW/BALICE

Służba ATC lotniska KRAKÓW/Balice w godzinach 0600 - 2200 (0500 - 2100) UTC¹⁾ uruchamia stanowisko KRAKÓW GROUND pracujące na częstotliwości 118,100 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści:

"GROUND is operating on frequency 118.100" lub

"For start-up contact GROUND frequency 118.100".

W czasie pracy operacyjnej stanowisko GROUND działa w oparciu o przepisy i procedury ujęte poniżej.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

2.20.2.1

UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

Nie wcześniej niż 30 minut przed EOBT lub CTOT (jeżeli ten jest wyznaczony), przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z KRAKÓW GROUND na częstotliwości 118,100 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot i podać następujące dane:

- znak wywoławczy,
- numer stanowiska postojowego,
- poziom przelotu (jeżeli jest inny niż w FPL),
- ewentualne zmiany do planu lotu.

2.20.2.2

ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE

Instrukcje ruchu naziemnego wydawane są przez KRAKÓW GROUND (częstotliwość 118,100 MHz).

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.

Uruchomienie silników napędowych statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych może odbywać się tylko na łączności i po uzyskaniu zgody od KRAKÓW GROUND lub KRAKÓW TWR.

ATC REGULATIONS AND PROCEDURES

Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise.

Between 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC¹⁾ TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.

TWY "A"(between apron and intersection with TWY "B4"), TWY "A1" and TWY "G" are invisible from TWR.

Apron is invisible from TWR.

¹⁾ - see GEN 2.1.

ATC PROCEDURES APPLICABLE AT KRAKÓW/BALICE AERODROME

Between 0600 - 2200 (0500 - 2100) UTC¹⁾ the ATC of KRAKÓW/Balice aerodrome will be opening the KRAKÓW GROUND working on frequency 118.100 MHz. This unit will be opened after previous announcement in ATIS as follows:

"GROUND is operating on frequency 118.100" or

"For start-up contact GROUND frequency 118.100".

The procedures and regulations of GROUND operation are specified below.

¹⁾ - see GEN 2.1.

RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

Not earlier than 30 minutes before EOBT or CTOT (if set) and before getting ready for push-back or start-up, aircraft crews should contact KRAKÓW GROUND on frequency 118.100 MHz in order to receive en-route clearance. Crews should provide the following information:

- aircraft call sign,
- parking stand number,
- cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the flight plan.

RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES

Ground movement instructions are issued by KRAKÓW GROUND (frequency 118.100 MHz).

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.

Start-up, taxiing, haulage and pushing back can take place only with established communications and with the prior approval of the KRAKÓW GROUND or KRAKÓW TWR.

<p>Wprowadzanie lub wyprowadzanie statku powietrznego na stanowisko postojowe może odbywać się za pomocą oznakowanego samochodu "Follow me" oraz znaków i sygnałów wydawanych przez koordynatora ruchu naziemnego.</p> <p>W przypadku, gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowywania lub wykołowywania jest niezgodna z oznaczeniami poziomymi, zawsze odbywa się ona według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.</p> <p>Kontroler GROUND lub kontroler TWR wydaje załodze statku powietrznego zgodę na wykonanie operacji push-back, power-back lub wykołowywania ze stanowiska postojowego jedynie według instrukcji koordynatora ruchu naziemnego.</p> <p>Koordynator ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonywania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja na płycie postojowej.</p> <p>Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną konieczną mocą silników napędowych.</p>	<p>Taxiing in/out can take place only by following a properly marked "Follow me" vehicle and signals given by the marshaller.</p> <p>When the planned position or taxiing in/out procedure is inconsistent with the horizontal markings, it shall be carried out according to signals and with marshaller assistance.</p> <p>The GROUND controller or TWR controller shall issue clearance to the aircraft for carrying out push-back, power-back or taxiing out from the parking position, only according to the marshaller's instruction.</p> <p>The marshaller shall be authorized to interrupt or forbid a manoeuvre if there are any issues involving safety or a general situation in the parking zone requires him to do so.</p> <p>Self-propelled aircraft shall move in the parking aprons with the use of minimum necessary engine power.</p>
<p>2.20.2.3 ZEZWOLENIA NA START I LĄDOWANIE</p> <p>Za zezwolenia na zajęcie drogi startowej oraz start i lądowanie odpowiada KRAKÓW WIEŻA (częstotliwość 123,250 MHz).</p>	<p>LANDING AND DEPARTURE CLEARANCES</p> <p>ATC unit that is responsible for line-up, departure and landing clearance is KRAKÓW TWR (frequency 123.250 MHz).</p>
<p>2.20.2.4 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ</p> <p>2.20.2.4.1 ODLOTY</p> <p>Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia drogi startowej, jest gotowy do natychmiastowego startu.</p> <p>Przygotowanie kokpitu jak i gotowość kabiny powinny być osiągnięte przed zajęciem drogi startowej, a czynności, których zakończenie wymaga zajęcia drogi startowej powinny być ograniczone do minimum.</p> <p>Załogi, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować służby ATC tak szybko, jak to jest możliwe.</p> <p>Jeśli droga kołowania pomiędzy stanowiskiem postojowym a pozycją oczekiwania jest krótka, sugeruje się zakończenie demonstracji procedur bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej przed opuszczeniem stanowiska postojowego.</p>	<p>REDUCING RUNWAY OCCUPANCY TIME</p> <p>DEPARTURES</p> <p>ATC assumes that each aircraft instructed to line-up is ready for immediate take-off.</p> <p>Whenever possible, cockpit checks and cabin readiness check should be completed before line-up and any actions requiring completion on the runway should be minimized as much as possible.</p> <p>Crews unable to comply with these requirements should inform ATC as soon as possible.</p> <p>If taxi distance between parking stand and holding point is short, it is advisable to finish the cabin safety procedure demo before leaving the parking stand.</p>
<p>2.20.2.4.2 PRZYLOTY</p> <p>Przypomina się załogom, że szybkie zejścia z RWY pozwalają służbom ATC na zastosowanie minimalnych separacji podczas podejścia końcowego, które pozwalają maksymalnie wykorzystać drogę startową i minimalizują konieczność stosowania manewru po nieudanym podejściu.</p> <p>Służby ATC mogą zasugerować drogę opuszczenia RWY. Informacja taka zostanie przekazana załodze statku powietrznego podczas podejścia końcowego.</p>	<p>ARRIVALS</p> <p>Pilots are reminded that expeditious exit from the runway enables ATC to apply minimum spacing on final approach that will result in maximum air traffic capacity and will reduce go-around occurrences.</p> <p>ATC can suggest exit other than preferred by crew - such information will be passed during final approach.</p>
<p>2.20.3 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W MIĘDZYNARODOWYM PORCIE LOTNICZYM KRAKÓW IM. JANA PAWŁA II</p> <p>2.20.3.1 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA</p> <p>TWY "E" niedostępna dla statków powietrznych z powodu braku lamp krawędziowych oraz złego stanu nawierzchni.</p> <p>Wkołowywanie, wykołowywanie śmigłowców na/z płyty postojowej pod nadzorem koordynatora naziemnego ruchu lotniczego.</p> <p>W czasie i bezpośrednio po opadzie deszczu występuje obniżony współczynnik hamowania na drogach kołowania i płycie postojowej. Zaleca się ostrożność przy kołowaniu.</p> <p>Zakaz używania procedury power-back podczas wykołowywania ze stanowiska nr 9.</p> <p>Przeprowadzanie prób silników możliwe tylko na TWY "B4".</p>	<p>PROCEDURES APPLICABLE AT KRAKÓW JOHN PAUL II INTERNATIONAL AIRPORT</p> <p>TAXIING PROCEDURES</p> <p>TWY "E" not available for aircraft due to lack of edge lights and bad condition of surface.</p> <p>Helicopters shall taxi to/from the apron in accordance with the marshaller's instructions.</p> <p>Lowered friction coefficient occurs during and just after rainfall on TWYs and apron. Caution advised during taxiing.</p> <p>Power-back procedure is prohibited while taxiing out from parking stand No. 9.</p> <p>Engine tests are allowed only on TWY "B4".</p>
<p>2.20.3.2 PROCEDURY PARKOWANIA</p> <p>Na stanowisku postojowym nr 18 oraz 19 mocowanie samolotów do podłoża obowiązkowe.</p>	<p>PARKING PROCEDURES</p> <p>Anchoring aeroplanes to the ground is obligatory on parking stands No. 18 and 19.</p>

Parkowanie statków powietrznych tylko z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka załogi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej zgodnie z obowiązującym cennikiem agenta.

Stanowiska postojowe od 1 do 18 niedostępne dla śmigłowców na płozach.

Stanowisko nr 19 dla statków powietrznych lotnictwa ogólnego oraz śmigłowców na płozach dostępne od wschodu do zachodu słońca. Wkolowywanie oraz wykolowywanie tylko w asyście pojazdu FOLLOW ME.

W godzinach 0800 - 1600 (0700 - 1500) UTC¹⁾ lotnisko jest niedostępne dla cywilnych ultralekkich statków powietrznych.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

Aircraft parking only with wheels blocked by wheel chocks installed by a crew member or handling agent's authorized personnel according to a valid price list.

Stands from 1 to 18 are not available for skid-based helicopters.

Stand No. 19 for general aviation aircraft and skid-based helicopters available between sunrise and sunset. Taxi to/from a stand only with FOLLOW ME assistance.

Between 0800 - 1600 (0700 - 1500) UTC¹⁾ the aerodrome is not available for civil ultralight aircraft.

¹⁾ - see GEN 2.1.

AIRCRAFT DE-ICING

Deicing Zone is designated on TWY "A1" (see page AD 2 EPKK 1-3-1). The zone does not have markings. Conditions for use of the de-icing zone:

Radio communication between crew and TWR/GND on frequency VHF 118.100 MHz (GND) or 123.250 MHz (TWR).

Deicing Zone is designated for aircraft ICAO Code A, B, C, D.

Request for de-icing in the designated zone is submitted by crew to TWR/GND and ground handling agent prior to be approved for push-back/power-back or taxi from stand.

Request for de-icing must be submitted by crew not later than 20 minutes before ETOT or CTOT.

Caution must be exercised during taxiing due to slight amounts of de-icing liquid remaining on the surface which may temporarily lower adhesion coefficient.

Taxiing to De-icing Zone only when cleared by TWR/GND. Taxiing onto Deicing Zone only with assistance of FOLLOW ME car.

During de-icing engines must be turned off and parking brakes turned on. Deicing must be assisted by Marshallers.

TWY "A1" is not available to other aircraft while de-icing is in progress.

Crew must be notified by ground personnel when de-icing has been completed.

After de-icing has been completed, crew follow instructions by TWR/GND.

Since delays in fulfilling de-icing requests may occur due to limited capacity of designated De-icing Zone, de-icing of aircraft is allowed on all civil apron stands.

OTHER REQUIREMENTS

Moving on the apron area (crew and passengers) possible only if accompanied by a ground service agent representative - use of surface transportation is obligatory.

2.20.3.3

ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Na TWY "A1" została wyznaczona strefa odladzania statków powietrznych (patrz AD 2 EPKK 1-3-1). Płaszczyna nie posiada oznakowania poziomego. Korzystanie ze strefy odladzania jest możliwe z zachowaniem poniższych zasad:

- a) Łączność pomiędzy załogą statku powietrznego a kontrolerem TWR/GND na częstotliwości VHF 118,100 MHz (GND) lub 123,250 MHz (TWR).
- b) Płaszczyna przeznaczona jest dla statków powietrznych kodu ICAO A, B, C, D.
- c) Chęć skorzystania z odladzania w wyznaczonej strefie załoga statku powietrznego zgłasza kontrolerowi TWR/GND oraz operatorowi obsługi naziemnej przed uzyskaniem zgody na push-back, power-back lub samodzielne odkolowanie ze stanowiska postojowego.
- d) Zgłoszenie przez załogę statku powietrznego chęci przeprowadzenia odladzania statku powietrznego na wyznaczonej płaszczynie do odladzania następuje najpóźniej 20 minut przed ETOT lub CTOT.
- e) W związku z zalegającym (w niewielkiej ilości) na nawierzchni płynem do odladzania należy zachować ostrożność podczas kołowania po płaszczynie z powodu możliwości okresowego wystąpienia obniżonego współczynnika szorstkości.
- f) Kołowanie do płaszczyny odladzania odbywa się wyłącznie po uzyskaniu zgody od Kontrolera TWR/GND. Wprowadzanie statku powietrznego na płaszczynę odbywa się wyłącznie w asyście pojazdu FOLLOW ME.
- g) Odladzanie statków powietrznych odbywa się przy wyłączonych silnikach z zaciągniętymi hamulcami i w asyście koordynatora ruchu naziemnego.
- h) W czasie wykonywania odladzania statku powietrznego na płaszczynie do odladzania TWY "A1" jest niedostępna dla ruchu innych statków powietrznych.
- i) Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał od personelu naziemnego o zakończeniu procedury odladzania.
- j) Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego postępuje zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR/GND.
- k) Z powodu ograniczonej przepustowości wydzielonej płaszczyny do odladzania mogą wystąpić opóźnienia w realizacji procedury odladzania, dlatego dopuszczalne jest odladzanie statków powietrznych na wszystkich stanowiskach postojowych cywilnej płyty postojowej.

2.20.3.4

INNE WYMAGANIA

Przemieszczanie się po płycie postojowej lotniska (załoga i pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej - korzystanie z transportu naziemnego obowiązkowe.

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

Air carriers should ensure that KRAKÓW/Balice aerodrome has a towing bar for a specific aeroplane type. If there is no such towing bar available, an air carrier is obliged to have it on board or to use a push-back (towing) procedure agreed with the ground service agent.

EPKK AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
<p>2.21.1 Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku KRAKÓW/Balice powinni stosować procedury ograniczenia hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego w celu zmniejszenia poziomu hałasu lotniczego w bezpośredniej okolicy lotniska.</p> <p>Odloty z RWY 07 oraz RWY 25 należy w miarę możliwości wykonywać następująco: odlot wzdłuż przedłużonej osi RWY do osiągnięcia przewyższenia 600 m (2000 ft) AAL [na wysokości 840 m (2800 ft) AMSL], następnie wykonać zakręt zgodnie z zezwoleniem służby kontroli ruchu lotniczego.</p> <p>W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego zaleca się, aby odloty z RWY 07 oraz z RWY 25 wykonywać wg przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP1) zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom I - Procedury lotu, część I, dział 7.</p> <p>2.21.2 PŁYNNE PODEJŚCIE DO ŁĄDOWANIA (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 zastosuje wektorowanie radarowe do końcowego podejścia z informacją o milach lotu do strefy przyziemienia (distance-to-go (DTG)).</p> <p>W trakcie wektorowania radarowego załogi statków powietrznych powinny spodziewać się zniżania poniżej FL 80 w odległości 25 NM od strefy przyziemienia.</p> <p>Jeżeli ATC nie poinstruuje inaczej, piloci powinni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Operators of aircraft conducting flight operations at KRAKÓW/Balice aerodrome shall follow noise abatement procedures adequate for the specific aircraft type for the purpose of reducing noise level in areas adjacent to the aerodrome.</p> <p>Departures from RWY 07 and RWY 25 shall be, when possible, performed as follows: track the extended RWY centre line to reach 600 m (2000 ft) AAL [at altitude 840 m (2800 ft) AMSL], thereafter commence turn as per ATC clearance.</p> <p>If no noise abatement procedures adequate for the aircraft type are available, it is recommended that departures from RWY 07 and RWY 25 be performed in accordance with ICAO Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP 1) as specified in the Appendix to Chapter 3 of ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. I - Flight Procedures, Part I, Section 7.</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> <p>During radar vectoring, aircraft crews shall expect descent below FL 80 within 25 NM to touchdown.</p> <p>Unless instructed otherwise, the pilots shall:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.
<p>2.21.3 WYKONYWANIE LOTÓW W GODZINACH 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC¹⁾</p> <p>Od zachodu do wschodu słońca - zakaz podejść z widocznością na RWY 07.</p> <p>W godzinach 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC¹⁾ TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na RWY 25.</p> <p>¹⁾ - patrz GEN 2.1.</p>	<p>CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC</p> <p>Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise.</p> <p>Between 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC¹⁾ TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.</p> <p>¹⁾ - see GEN 2.1.</p>

EPKK AD 2.22 PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
<p>STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY</p> <p>W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotniska KRAKÓW/Balice (TMA KRAKÓW), organ kontroli ruchu lotniczego pełniący funkcję kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:</p> <ol 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>APPLICABILITY OF UNITS OF MEASUREMENT</p> <p>In order to facilitate air traffic within the 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> <ol 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.

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.

2.22.1 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Jeżeli organ kontroli lotniska nie nakaże inaczej, w godzinach od 0600 - 2200 (0500 - 2100) UTC¹⁾ załogi wszystkich odlatających statków powietrznych lecących w locie IFR powinny - tak szybko jak to możliwe - po starcie nawiązać łączność z KRAKÓW ZBLIŻANIE (częstotliwość 121,075 MHz).

W czasie od 2200 - 0600 (2100 - 0500) UTC¹⁾ załogi powinny pozostać na częstotliwości KRAKÓW TWR (123,250 MHz) i spodziewać się przejścia na częstotliwość WARSZAWA RADAR przed przejściem FL 100. Częstotliwość ta zostanie podana przez KRAKÓW TWR.

Załogi startujących statków powietrznych odbywających lot VFR powinny po starcie pozostawać na częstotliwości KRAKÓW TWR (123,250 MHz) i oczekiwać na dalsze instrukcje.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

2.22.2 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W przypadku zakończenia kontroli radarowej w TMA KRAKÓW, służbę kontroli zbliżania w LTMA KRAKÓW pełni TWR KRAKÓW na częstotliwości 123,250 MHz.

Przekazanie statku powietrznego pod kontrolę i łączność KRAKÓW TWR na częstotliwości 123,250 MHz może nastąpić poniżej FL 110, ze względu na zakłócenia tej częstotliwości przez inne lotniska.

Jeżeli w TMA KRAKÓW zapewniana jest służba radarowej kontroli zbliżania, dolatujące statki powietrzne będą kierowane do NDB "KRW".

2.22.2.1 PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE IFR

W wypadku nie działania NDB "KRW" procedurę oczekiwania należy wykonywać w oparciu o L "KRA".

Doloty do L "KRA" od VOR/DME "JED" i VOR/DME "JAB" mogą być wykonywane tylko w przypadku nie działania NDB "KRW" i tylko po otrzymaniu odpowiedniego zezwolenia kontroli ruchu lotniczego.

2.22.2.2 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE IFR

W przypadku utraty łączności w locie IFR w warunkach IMC statek powietrzny lecący na lotnisko KRAKÓW/Balice wykonuje lot na ostatnio nakazanym poziomie lotu do NDB "KRW".

Nad NDB "KRW" zniżą się do 1050 m (3500 ft) QNH i wykonuje podejście według wskazań przyrządów w zależności od kierunku wiatru:

- na RWY 25, lub
- po wykonaniu procedury instrumentalnego podejścia na RWY 25 i po uzyskaniu kontaktu wzrokowego należy wykonać podejście z kręgu na RWY 07.

UWAGA: Minimalne wysokości bezwzględne dozorowania ATC obowiązujące w TMA KRAKÓW - patrz strona ENR 6.7-2.

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

2.22.3.1 WLOT DO CTR KRAKÓW/BALICE W LOCIE VFR

Przed wlotem w CTR EPKK (poniżej 701 m AMSL)

Załoga wykonująca lot VFR powinna nawiązać łączność radiową z TWR KRAKÓW nie później niż nad następującymi punktami:

INDIA 50°09'00"N 019°38'00"E (Krzeszowice - kopalnia na północ od miasta)

OSCAR 50°12'00"N 019°53'00"E (Smardzowice - kościół)

SIERRA 49°59'00"N 019°49'00"E (Skawina).

2.22.3.2 WLOT DO TMA KRAKÓW W LOCIE VFR

Przed wlotem w LTMA SEGMENT A (pomiędzy 701 - 1050 m AMSL)

Załoga wykonująca lot VFR powinna nawiązać łączność radiową z APP KRAKÓW nie później niż nad następującymi punktami:

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 .

ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER DEPARTURE

If not specified otherwise, between 0600 - 2200 (0500 - 2100) UTC¹⁾ crews of departing IFR flights should, as soon as possible after departure, establish communication with KRAKÓW APPROACH (frequency 121.075 MHz).

From 2200 - 0600 (2100 - 0500) UTC¹⁾ crews should remain on TOWER frequency (123.250 MHz) and expect being transferred to WARSZAWA RADAR before passing FL 100. WARSZAWA RADAR frequency will be provided by KRAKÓW TWR.

Crews performing VFR flights should after departure remain on KRAKÓW TWR frequency (123.250 MHz) and stand by for further instructions.

¹⁾ - see GEN 2.1.

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

In case radar control within the KRAKÓW TMA has been terminated, Approach Control in the KRAKÓW LTMA sector will be provided by the KRAKÓW TWR on frequency 123.250 MHz.

Aircraft transfer to the control and frequency 123.250 MHz of the KRAKÓW TWR may be conducted below FL 110 due to distortions to this frequency by other aerodromes.

In case Radar Approach Control is provided within the KRAKÓW TMA, arriving aircraft will be directed to NDB "KRW".

IFR FLIGHT HOLDING PROCEDURES

In case of NDB "KRW" unserviceability, the holding procedure shall be executed on the basis of L "KRA".

Arrivals to L "KRA" from VOR/DME "JED" and VOR/DME "JAB" may be performed only in case of NDB "KRW" unserviceability and only when the appropriate ATC clearance has been obtained.

RADIO COMMUNICATION FAILURE DURING IFR FLIGHT

If loss of communication would occur to the aircraft conducting IFR flight under IMC to KRAKÓW/Balice aerodrome, the aircraft is to proceed at the last assigned flight level to NDB "KRW".

Overhead NDB "KRW" it descends to 1050 m (3500 ft) QNH and conducts instrument approach procedure depending on wind direction:

- for RWY 25, or
- after execution of instrument approach procedure for RWY 25 and establishing visual contact, a circling approach for RWY 07 shall be conducted.

NOTE: The ATC Surveillance Minimum Altitude within the KRAKÓW TMA - see page ENR 6.7-2.

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

KRAKÓW/BALICE CTR ENTRY IN VFR FLIGHT

Before entering EPKK CTR (below 701 m AMSL)

Crew conducting a VFR flight shall establish radio contact with the KRAKÓW TWR not later than at the following points:

INDIA 50°09'00"N 019°38'00"E (Krzeszowice - mine, north of the city)

OSCAR 50°12'00"N 019°53'00"E (Smardzowice - church)

SIERRA 49°59'00"N 019°49'00"E (Skawina).

KRAKÓW TMA ENTRY IN VFR FLIGHT

Before entering LTMA SEGMENT A (between 701 - 1050 m AMSL)

Crew conducting a VFR flight shall establish radio contact with the KRAKÓW APP not later than at the following points:

BRAVO 50°16'00"N 019°26'00"E (Bukowno)
MIKE 50°21'00"N 020°02'00"E (Miechów)
ROMEO 49°54'39"N 019°24'46"E (koło m. Radocza)
UNIFORM 49°47'31"N 019°46'41"E (koło m. Sułkowice)
DELTA 49°51'25"N 020°08'30"E (koło m. Dobczyce).

BRAVO 50°16'00"N 019°26'00"E (Bukowno)
MIKE 50°21'00"N 020°02'00"E (Miechów)
ROMEO 49°54'39"N 019°24'46"E (near Radocza)
UNIFORM 49°47'31"N 019°46'41"E (near Sułkowice)
DELTA 49°51'25"N 020°08'30"E (near Dobczyce).

2.2.2.3 PUNKTY I PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny w locie VFR może otrzymać polecenie oczekiwania nad jednym z wyznaczonych punktów:

ZULU 50°07'00"N 019°48'00"E (Zabierzów - na północ od czaszy radaru),
KILO 50°03'00"N 019°48'00"E (Kryspinów - na południe od zbiornika wodnego).

HOLDING POINTS AND HOLDING PROCEDURES IN VFR FLIGHT

In case of heavy traffic congestion an aircraft conducting a VFR flight may be instructed to hold at one of the following points :

ZULU 50°07'00"N 019°48'00"E (Zabierzów - to the north of the radar dome),
KILO 50°03'00"N 019°48'00"E (Kryspinów - to the south of the water reservoir).

2.2.2.4 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 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.

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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

EPKK AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
<p>Obsługa osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą na zasadach i warunkach określonych w "Oplacie PRM"¹⁾ lotniska KRAKÓW/Balice (dostępnej na stronie internetowej www.krakowairport.pl).</p> <p>¹⁾ Oplata za osoby o ograniczonej sprawności ruchowej na lotnisku KRAKÓW/Balice.</p>	<p>Handling of disabled persons and persons with reduced mobility travelling by air on terms and conditions described in the KRAKÓW/Balice aerodrome document "PRM Charge"¹⁾ (available at www.krakowairport.pl).</p> <p>¹⁾ Charge for persons with reduced mobility at KRAKÓW/Balice aerodrome.</p>

EPKK AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPKK 1-1-1 Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPKK 1-1-2 Punkty krytyczne	Hot Spots
AD 2 EPKK 1-3-1 Mapa parkowania statków powietrznych - ICAO	Aircraft Parking Chart - ICAO
AD 2 EPKK 2-1-1 Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 07/25	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 07/25
AD 2 EPKK 5-1-1 Mapa standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO RWY 07/25	Standard Arrival Chart Instrument (STAR) - ICAO RWY 07/25
AD 2 EPKK 5-2-1 Mapa obszaru kontrolowanego lotniska - ICAO Trasy dolotowe i tranzytowe TMA KRAKÓW	Area Chart - ICAO Arrival and transit routes TMA KRAKÓW
	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPKK 6-1-1 ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKK 6-3-1 NDB z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	NDB z RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKK 6-3-3 NDB y RWY 25 (CAT A/B/C/D)	NDB y RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKK 6-3-5 NDB RWY 07 (CAT A/B/C/D)	NDB RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPKK 7-3-1 Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart