

9.	Obsługa/Handling	H24
10.	Ochrona/Security	H24
11.	Odladzanie/De-icing	H24
12.	Uwagi/Remarks	<p>¹). Telefon:/Phone: +48-12-639-3015.</p> <p>²). W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg./In the scope of services provided by ARO.</p> <p>³). W okresie obowiązywania czasu letniego: -1 HR (patrz GEN 2.1)/During summer period: -1 HR (see GEN 2.1).</p> <p>⁴). Zamówienia na adres:/Orders to the address: Petrolot Sp. z o.o./Petrolot Ltd., telefaks/telex: +48-12-639-3295.</p>

EPKK AD 2.4 SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1.	Środki załadownicze Cargo-handling facilities	<p>1. Urządzenie "Ambulift" dla niepełnosprawnych pasażerów na wózkach inwalidzkich./"Ambulift" device for disabled passengers on wheelchairs.</p> <p>2. Kompletny sprzęt do obsługi samolotów szerokokadłubowych i wąskokadłubowych./Full equipment for handling of wide-body and narrow-body aeroplanes.¹⁾</p>
2.	Rodzaje paliwa i oleju Fuel/oil types	<p>1. Rodzaje paliwa:/Fuel grades: Jet A-1, AVGAS 100LL²⁾.</p> <p>2. Rodzaje oleju:/Oil grades: Brak./None.</p>
3.	Urządzenia do tankowania/Pojemność Fuelling facilities/Capacity	<p>Cysterny samochodowe:/Tank trucks: Jet A-1: 3 x 60000 L, 1 x 29000 L, 1 x 28000 L, 1 x 18500 L. AVGAS 100LL: 1 x 8000 L.</p>
4.	Urządzenia do odladzania De-icing facilities	<p>4 pojazdy do odladzania typu Kittokori EFI 2000 LHC. 4 Kittokori EFI 2000 LHC deicing vehicles.</p>
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych/Hangar space for visiting aircraft	Brak./None.
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych/Repair facilities for visiting aircraft	Obsługa liniowa dla samolotów:/Line maintenance for aeroplanes: B737 300/400/500/600/700/800/900, ERJ 145.
7.	Uwagi/Remarks	<p>Dział Obsługi Liniowej:/Line Maintenance Departament: Tel./Phone: +48-12-639-3271 E-mail: linem@lhc.pl mechanicy@lhc.pl Mobile: +48-661-337-108 (H24)</p> <p>Dział Operacyjny:/Ground Operation: Telefaks:/Telex:+48-12-258-7660 WWW: http://www.lhc.pl</p> <p>¹⁾ - Oplaty za handling:/Handling payments: Oplaty można realizować/Payment may be made: 1. Gotówką/by cash; 2. Kartą płatniczą/by credit card: VISA, EUROCARD/MASTERCARD, AMERICAN EXPRESS; 3. Przelewem bankowym (tylko po wcześniejszym uzgodnieniu)/By bank transfer (only after prior consultation).</p> <p>²⁾ - Akceptowane są następujące formy płatności:/The following forms of payment are accepted: a) karty płatnicze/credit cards: VISA, EUROCARD/MASTERCARD, AMERICAN EXPRESS b) karty paliwowe/fuel carnets: AIR BP, UNIVERSAL WEATHER AND AVIATION, AVCARD/OASIS, MULTISERVICE, AIR ROUTING, WORLD FUEL SERVICES Ltd.</p> <p>Przedpłata:/Prepayment: Kontakt telefoniczny/Telephone contact: Telefon:/Phone: +48-22-606-6735 lub/or +48-22-606-8733 Faks:/Fax: +48-22-606-6764 lub/or +48-22-606-6808 Zamówienia na paliwo Jet A-1, adres telegraficzny: POLLOT - Warszawa lub SITA: WAWNPLO./Orders for Jet A-1 fuel to the telegraphic address: POLLLOT - Warszawa or SITA: WAWNPLO.</p>

EPKK 2.5 UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW PASSENGER FACILITIES

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

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

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

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

1.	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania Type(s) of clearing equipment	zestaw do odśnieżania (plug, szcotka z dmuchawą)/snow removal kit (plough, runway sweeper with blower) - 12, odśnieżacz wirnikowy ciężki/heavy snow blower - 2, odśnieżacz wirnikowy lekki/light snow blower - 2, opryskiwacz/sprayer - 3, polewaczka/sprinkler - 1.
2.	Kolejność oczyszczania/Clearance priorities	Patrz AD 1.2, punkt 2.9./See AD 1.2, point 2.9.
3.	Uwagi/Remarks	Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM i MOTNE. Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM and MOTNE.

**EPKK AD 2.8 PŁYTY POSTOJOWE, DROGI KOŁOWANIA I PUNKTY KONROLI WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH
APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA**

1.	Nawierzchnia i nośność płyty Apron surface and strength	Beton/CONC PCN 60/R/B/W/T.
2.	Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność/Taxiway width, surface and strength	TWY: "C", "C1", "C2", "D", "D1" - 12 m, PCN 60 R/B/W/T, TWY: "E", "H", "H1" - 14 m, PCN 60 R/B/W/T, TWY: "A", "B1", "B2", "B3", "B4", "F", "G" - 23 m, PCN 60 R/B/W/T.
3.	Punkt sprawdzania wysokościomierzy ACL and elevation	Płyta postojowa 18: wzniesienie 234 m./Apron 18: elevation 234 m. ¹⁾ Płyta postojowa 19: wzniesienie 236 m./Apron 19: elevation 236 m. ¹⁾ Płyta postojowa przed terminalem: wzniesienie 236 m./Apron in front of the terminal: elevation 236 m.
4.	Punkty sprawdzania VOR/INS VOR/INS checkpoints	INS ¹⁾
5.	Uwagi/Remarks	¹⁾ Patrz/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 Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	1. System prowadzenia na TWY/Taxiing guidance system: Oznakowanie poziome i odblaskowe znaki pionowe. Markings and reflective signs. 2. Wizualne oznaczenie położenia/Visual aids to location: Znaki poziome z numeracją miejsc postojowych. Markings with parking stand numbers. 3. Urządzenia sygnalizacji naziemnej/Indicators and ground signalling devices: Brak./None.
2.	Oznakowanie i światła dróg startowych i dróg kołowania RWY and TWY markings and lights	Oznakowanie dzienne/Day marking: RWY: progu, przesuniętego progu, strefy przyziemienia, osi, stałej odległości, oznaczenia RWY, krawędziowe/threshold, displaced threshold, touchdown zone, centre line, fixed distance, RWY designators, edge. TWY: "A", "B", "F", "G" - oznakowanie osi i krawędzi/centre line and edge marking. TWY: "C", "D" - oznakowanie osi/centre line marking. TWY: "A", "C", "D", "F" - oznakowanie miejsca oczekiwania przed drogą startową/runway holding position marking. Światła/Lights: RWY: progu, strefy przyziemienia, osi, krawędziowe, końcowe/threshold, touchdown zone, centre line, edge, end. TWYs: krawędziowe/edge.
3.	Poprzeczki zatrzymania Stop bars	Brak./None.
4.	Uwagi/Remarks	NIL

EPKK AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE
AERODROME OBSTACLES

W strefach podejścia i startu In approach/TKOF areas						
RWY/Strefa RWY/Area affected	Rodzaj przeszkody/ Type of obstacle	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	Maszć tel. komórkowej - Wielka Góra/GSM mast - Wielka Góra	50°03'51,3"N	019°37'13,9"E	44	430	TAK/TAK, YES/YES
	Zabudowa w miejscowości Sanka - Głuchówki - najwyższe drzewo/ Buildings in Sanka - Głuchówki town - the highest tree	50°04'14,2"N	019°37'33,3"E	20	406	BRAK/NONE
	Grupa drzew - Sanka/Group of trees - Sanka	50°04'17,5"N	019°38'51,5"E	28	405	-
	Las - Góra Kochanka/Forest - Mt. Kochanka	50°04'01,6"N	019°42'27,9"E	26	321	-
	Las na wzniesieniu/Forest on high ground	50°04'26,8"N	019°42'51,6"E	24	324	-
	Rząd drzew przy drodze/Row of trees by the side of the road	50°04'28,6"N	019°43'36,0"E	22	309	-
	Sad/Orchard	50°04'28,2"N	019°44'13,5"E	13	290	-
	Drzewo/Tree	50°04'31,7"N	019°44'30,7"E	10	292	-
	Antena ILS LLZ/ILS LLZ antenna	50°04'29,7"N	019°45'52,9"E	4	242	TAK/TAK, YES/YES
	Grupa drzew/Group of trees,	50°04'34,0"N	019°45'49,8"E	15	249	-
25/APCH	Słup kratowy LWN - Mydlniki/High Tension Line lattice mast - Mydlniki	50°05'30,6"N	019°51'06,1"E	26	287	BRAK/NONE
	Antena NDB/NDB antenna	50°04'54,8"N	019°48'52,6"E	11	259	NIE/TAK, NO/YES
	Las - Góra Oslawska/Forest - Mt. Oslawska	50°04'51,0"N	019°48'59,7"E	25	273	-
	Las - Góra Oslawska/Forest - Mt. Oslawska	50°05'09,5"N	019°49'28,6"E	24	275	-
	Grupa drzew/Group of trees	50°04'46,0"N	019°48'52,9"E	12	263	-
	Wzniesienie - Góra Oslawska/Hill - Mt. Oslawska	50°04'48,1"N	019°49'01,3"E	0	259	-
W kręgu nadlotniskowym i na lotnisku In circling area and at AD						
RWY/Strefa RWY/Area affected	Rodzaj przeszkody/ Type of obstacle	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
	Maszć/Mast	50°03'36,2"N	019°50'49,7"E	42	393	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża pn. - klasztor na Bielanych/North tower of Bielany monastery	50°02'45,3"N	019°50'26,3"E	52	371	NIE/TAK, NO/YES
	Wieża pd. - klasztor na Bielanych/South tower of Bielany monastery	50°02'44,2"N	019°50'26,1"E	52	371	NIE/TAK, NO/YES
	Kopuła Obserwatorium Astronomicznego/Dome of astronomical observatory	50°03'12,9"N	019°49'24,3"E	23	316	BRAK/NONE
	Maszć antenowy pogotowia ratunkowego/Aerial mast of ambulance station	50°04'15,2"N	019°48'02,1"E	37	275	TAK/TAK, YES/YES
	Maszć kratowy (sygnał świetlny)/Lattice mast (light signal)	50°04'40,4"N	019°41'59,3"E	26	365	TAK/NIE, YES/NO
	Wieża ciśnienia - ZOO/Water tower - ZOO	50°03'07,3"N	019°51'01,0"E	23	375	NIE/TAK, NO/YES
	Słup betonowy (sygnał świetlny)/Concrete pole (light signal)	50°05'28,6"N	019°46'03,2"E	9	335	BRAK/NONE
	Wieża kościoła - Morawica/Church tower - Morawica	50°04'42,5"N	019°45'07,2"E	37	301	NIE/TAK, NO/YES
	Las - Bukowina/Forest - Bukowina	50°05'52,8"N	019°48'45,5"E	26	310	-
	Las - Kleszczów/Forest - Kleszczów	50°06'38,7"N	019°45'31,3"E	27	401	-
	Wzniesienie terenu/Hill	50°06'29,2"N	019°43'17,5"E	0	372	-
	Wzniesienie terenu/Hill	50°06'24,8"N	019°44'31,0"E	0	369	-
	Wzniesienie terenu/Hill	50°05'45,0"N	019°43'53,6"E	0	314	-
	Wzniesienie terenu/Hill	50°06'40,8"N	019°46'50,6"E	0	339	-
	Wzniesienie terenu/Hill	50°05'48,3"N	019°47'17,2"E	0	316	-
	Wzniesienie terenu/Hill	50°05'20,2"N	019°45'48,6"E	0	329	-
	Wzniesienie terenu/Hill	50°05'56,3"N	019°45'56,6"E	0	333	-
	Rząd drzew/Row of trees	50°05'16,7"N	019°45'45,1"E	32	354	-
	Wieża kościoła - Rząska/Church tower - Rząska	50°05'59,1"N	019°50'19,6"E	30	286	NIE/TAK, NO/YES
	Komin kotłowni - Rząska/Power plant chimney - Rząska	50°05'47,7"N	019°51'18,0"E	37	278	NIE/TAK, NO/YES
	Radar MSSR - Zabierzów/MSSR Radar - Zabierzów	50°06'32,8"N	019°46'46,2"E	42	380	NIE/TAK, NO/YES
	Maszć telefonii komórkowej - Kryspinów/GSM mast - Kryspinów	50°02'42,6"N	019°48'08,8"E	40	278	BRAK/NONE
	Grupa drzew w sadzie/Group of trees in orchard	50°04'34,8"N	019°43'15,3"E	11	321	-
	Rząd drzew/Row of trees	50°04'31,3"N	019°43'21'6"E	11	320	-

**EPKK AD 2.10 PRZESZKODY LOTNISKOWE
AERODROME OBSTACLES**

Maszt kratowy/Lattice mast	50°04'09.4"N	019°47'35.7"E	40	279	TAK/TAK, YES/YES
Maszt kratowy - Góra Popówka/Lattice mast - Mt. Popówka	50°05'13.5"N	019°44'20.1"E	34	377	TAK/TAK, YES/YES
Drzewo/Tree	50°04'34.3"N	019°45'12.0"E	23	269	-
Rząd drzew/Row of trees	50°04'35.8"N	019°45'11.4"E	26	277	-
Reklama - Morawica/Billboard - Morawica	50°04'32.0"N	019°44'07.4"E	17	289	BRAK/NONE
Las/Forest	50°04'39.1"N	019°42'39.3"E	30	368	-
Słup betonowy (sygnał świetlny)/Concrete pole (light signal)	50°06'28.6"N	019°43'09.5"E	10	379	BRAK/NONE
Las/Forest	50°05'08.9"N	019°45'06.0"E	24	338	-
Maszt telefonii komórkowej - Rząska/GSM mast - Rząska	50°05'50.8"N	019°49'29.0"E	20	290	TAK/TAK, YES/YES
Grupa drzew/Group of trees	50°05'47.9"N	019°49'32.5"E	28	291	-
Wzniesienie terenu - Olszanica/Hill - Olszanica	50°03'59.3"N	019°50'13.5"E	0	288	-
Drzewa - Prochowódka/Trees - Prochowódka	50°03'52.3"N	019°49'46.8"E	20	313	-
Las - Skala Kmity/Forest - Skala Kmity	50°06'09.8"N	019°48'30.8"E	26	315	-
Las/Forest	50°03'00.7"N	019°50'52.5"E	26	382	-
Wzniesienie terenu/Hill	50°05'54.6"N	019°42'20.8"E	0	347	-
Wzniesienie terenu: Chrosna-Krzemionka/Hill: Chrosna-Krzemionka	50°05'01.9"N	019°42'27.4"E	0	361	-
Wzniesienie terenu/Hill	50°05'03.9"N	019°43'19.9"E	0	351	-
Uwagi/Remarks: NIL					

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

1.	Biuro MET/Associated MET Office	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Kraków-Balice. Aeronautical Meteorological Station Kraków-Balice.
2.	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET Hours of service/MET Office outside hours	H24
3.	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okres ważności Office responsible for TAF preparation/Period of validity	Centralne Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie. Central Meteorological Forecasting Office in Kraków. 24 HR
4.	Rodzaje prognoz lotniskowych/Przerwy między prognozami/Trend forecast/Interval of issuance	NIL
5.	Odprawy przedstartowe/Briefing/consultation provided	Konsultacje osobiste./Personal consultation. Telefon/Phone: +48-12-639-8150.
6.	Dokumentacja i stosowane języki/Flight documentation/Language(s) used	METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy/charts. Pl, En
7.	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie/ Charts and other information available for briefing or consultation	SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura:/Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe/Radar data, Zdjęcia satelitarne/Satellite images, System Identyfikacji Wylądowań Atmosferycznych PERUN/PERUN Lighting Detection System.
8.	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji/Supplementary equipment available for providing information	Telefaks, Internet. Telefax, Internet.
9.	Organy ATS do których dostarczana jest informacja MET/ATS units provided with MET information	TWR, APP
10.	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)/Additional information (limitation of services, etc.)	Lotniskowa Stacja Meteorologiczna:/Aeronautical Meteorological Station: Telefaks/Telefax: +48-12-285-5072 E-mail: lbm.balice@imgw.pl Centralne Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie:/Central Meteorological Forecasting Office in Kraków: Telefon:/Phone: +48-12-639-8150 +48-12-639-8171 Faks/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/ magnetyczny TRUE&MAG 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)/Undulacja geoidy progów (M) THR coordinates (WGS-84)/THR geoid undulation (M)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (M)/THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (M)
07	078°GEO 074°MAG	2550 x 60	PCN 52/R/B/W/T beton/concrete	50°04'31.43"N 019°46'05.14"E 40	241.2 239.6
25	258°GEO 254°MAG	2550 x 60	PCN 52/R/B/W/T beton/concrete	50°04'48.88"N 019°48'10.48"E 40.4 przesunięty THR:/ displaced THR: 50°04'47.25"N 019°47'58.77"E 40.4	238.0 ELEV przesunięty THR/ ELEV of displaced THR: 237.4 238.0
Uwagi/Remarks NIL					

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)	Strefa wolna od przeszkód/OFFZ
07	Patrz/See AD 2 EPKK 2-1-1.	Brak./None.	Brak./None.	2670 x 300	Brak./None.
25	Patrz/See AD 2 EPKK 2-1-1.	Brak./None.	60 x 300	2670 x 300	Brak./None.
Uwagi/Remarks Kalibracja szczepliwości/Friction calibration: 0.71 0.74 0.75. Kalibracja szczepliwości mierzona urządzeniem GRT przy prędkości 65 km/h, na mokrej nawierzchni przy 1 mm wody. Runway Friction Calibration measured with GRT at a speed of 65 km/h on wet surface with water layer 1 mm deep.					

**EPKK 2.13 DEKLAROWANE DŁUGOŚCI
DECLARED DISTANCES**

RWY	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
07	2312	2312	2550	2550
25	2550	2610	2550	2312
Uwagi/Remarks NIL				

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

Oznaczenie RWY RWY designator	Typy świateł podejścia, długość, intensywność APCH LGT type, LEN, INTST	Kolor świateł progów, poprzeczka WBAR THR LGT colour, WBAR	Wizualne systemy podejścia VASIS (MEHT) PAPI	Strefa przyziemia, długość świateł TDZ, LGT LEN
1	2	3	4	5
07	SALS, 420 m, LIH - pięć stopni/five stages INTST.	THR (zagięzione/inset), zielone/green, WBAR: brak/none LIH - pięć stopni/five stages INTST.	Brak./None.	Brak./None.
25	ALPA-ATA cat. II, 900 m, LIH - pięć stopni/five stages INTST. Światła błyskowe/Flashing lights: 300 m - 900 m (21 lamp/lamps) FM THR 25. LIH - trzy stopnie/three stages INTST.	przesunięty/displaced THR: (zagięzione/inset), zielone/green, WBAR: brak/none LIH - pięć stopni/five stages INTST.	Brak./None.	900 m, białe/white, LIH - pięć stopni/five stages INTST

Oznaczenie RWY RWY designator	Światła linii centralnej RWY, długość, odstępy, kolor, intensywność RWY centre line LGT LEN, spacing, colour, INTST	Światła krawędziowe RWY, długość, odstępy, kolor, intensywność RWY edge LGT, LEN, spacing, colour, INTST	Kolor światła końcowych RWY, WBAR RWY end LGT colour, WBAR	Światła SWY, długość (M), kolor SWY LGT, LEN (M), colour
1	2	3	4	5
07	2520 m, 30 m, białe/white, FM 1620 m - 2220 m, białe/czerwone/white/red, LIH - pięć stopni/five stages INTST.	2520 m, 60 m, FM 0 - 1920 m, białe/white, FM 1920 m - żółte/yellow, LIH - pięć stopni/five stages INTST.	czerwone/red, LIH - pięć stopni/five stages INTST, WBAR: brak/none.	Brak./None.
25	2280 m, 30 m, białe/white, FM 1380 m - 1980 m, białe/czerwone/white/red, LIH - pięć stopni/five stages INTST.	2280 m, 30 m, FM 0 - 1680 m, białe/white, FM 1680 m - żółte/yellow, LIH - pięć stopni/five stages INTST.	czerwone/red, LIH - pięć stopni/five stages INTST, WBAR: brak/none.	Brak./None.
Uwagi/Remarks		NIL		

EPKK AD 2.15 INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Brak./None.
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Brak./None.
3.	Światła krawędziowe i światła linii centralnych dróg kołowania Twy edge and centre line lighting	1. Krawędziowe/Edge: TWY "A", "B", "C", "D", "F", "G" - LIH - trzy stopnie intensywności/three stages of intensity. 2. Światła osi/Centre line lighting: Brak./None.
4.	Zasilanie rezerwowe i czas przełączania Secondary power supply including switch-over time	Brak oświetlenia awaryjnego; zasilanie rezerwowe zgodne z wymaganiami ICAO. No emergency lighting available; secondary power supply conforms with ICAO requirements.
5.	Uwagi/Remarks	Brak światła krawędziowych płyty postojowej./No apron edge lights. Nieoświetlone poprzeczki zatrzymania./Stop bars unlighted.

EPKK AD 2.16 STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW HELICOPTER LANDING AREA

Procedury dla śmigłowców: patrz EPKK AD 2.22.4./Procedures for helicopters: see EPKK AD 2.22.4.

EPKK AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

1.	Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych (WGS-84) Airspace designation and geographical coordinates (WGS-84) of its lateral limits	CTR KRAKÓW/Balice: Linia łącząca następujące punkty:/Line joining the following points: 1) 50°02'50"N 019°24'29"E 2) 50°08'50"N 019°35'53"E 3) 50°12'41"N 019°57'56"E dalej łuk o promieniu 11 km i środku w punkcie/then arc of 11 km radius centred at point: 50°06'57"N 020°00'19"E 4) 50°01'13"N 020°02'42"E 5) 49°55'39"N 019°30'25"E 1) 50°02'50"N 019°24'29"E
2.	Granice pionowe/Vertical limits	GND - 560 m (1837 ft) AMSL
3.	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej/Airspace classification	C
4.	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign, language(s)	KRAKÓW WIEŻA/KRAKÓW TOWER Pl, En
5.	Bezwzględna wysokość przejściowa/Transition altitude	2000 m (6500 ft) AMSL
6.	Uwagi/Remarks	NIL

**EPKK 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 (UTC)/ Hours of operation (UTC)	Uwagi/Remarks
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	121.075 134.675	MON, SAT, SUN: 06.00 - 22.00; TUE: 06.00 - 24.00; WED, THU: 04.00 - 24.00; FRI: 04.00 - 22.00.	w okresie obowiązywania czasu letniego: -1 HR (patrz GEN 2.1)/during summer period: -1 HR (see GEN 2.1)
APP	KRAKÓW DIRECTOR	124.050		
ATIS	-	126.125	H24	-
TWR	KRAKÓW WIEŻA KRAKÓW TOWER	123.250	H24	-
TWR	KRAKÓW GROUND/DELIVERY	118.100	H24	-

**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)	Znak rozpoznawczy/ ID	Częstotliwość/ Frequency	Godziny pracy/Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej (WGS-84)/ Position of transmitting antenna coordinates (WGS-84)	Uwagi/Remarks
NDB	KRW	353 kHz	H24	50°05'44.34"N 019°54'46.10"E	Deklarowany zasięg operacyjny:/ Designated operational range: 102 NM, 2200 m
L	KRA	379 kHz	H24	50°04'54.76"N 019°48'52.58"E	Deklarowany zasięg operacyjny:/ Designated operational range: 43 NM, 1900 m
ILS LLZ	KRW	110.300 MHz	H24	50°04'29.70"N 019°45'52.87"E	CAT I RWY 25 Deklarowany zasięg operacyjny:/ Designated operational range: 18 NM, 600 m
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	50°04'50.01"N 019°47'42.89"E	GP 3°, RDH = 15.2 m Deklarowany zasięg operacyjny:/ Designated operational range: 8.04 NM, 450 m
DME	KRW	1001 MHz	H24	50°04'50.01"N 019°47'42.89"E	DME KRW CH40X ELEV 252 m AMSL Deklarowane pokrycie operacyjne:/ Designated operational coverage: 18 NM, 600 m

EPKK AD 2.20 LOKALNE PRZEPISY RUCHU**EPKK AD 2.20.1. PRZEPISY I PROCEDURY ATC**

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

W godzinach 22.00 - 06.00 LMT TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na RWY 25.

TWY "A", "B4", "G" są niewidoczne z TWR.

Płyta postojowa niewidoczna z TWR.

**EPKK AD 2.20.2. PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA
LOTNISKU KRAKÓW/BALICE**

Służba ATC lotniska KRAKÓW/Balice w godzinach 06.00 - 22.00 UTC (w okresie obowiązywania czasu letniego: -1 HR, patrz GEN 2.1) 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.

EPKK AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS**EPKK AD 2.20.1. ATC REGULATIONS AND PROCEDURES**

Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise.

Between 22.00 - 06.00 LMT TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.

TWY "A", "B4", "G" are invisible from TWR.

Apron is invisible from TWR.

**EPKK AD 2.20.2. ATC PROCEDURES APPLICABLE AT
KRAKÓW/BALICE AERODROME**

Between 06.00 - 22.00 UTC (during summer period: -1 HR, see GEN 2.1) 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.

EPKK AD 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.

EPKK AD 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.

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. 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.

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.

Koordinator ruchu naziemnego może przerwać lub zabronić wykonywania manewru, jeżeli zagrożone jest bezpieczeństwo lub wymaga tego sytuacja na płycie postojowej.

Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płytach postojowych z minimalną konieczną mocą silników napędowych.

EPKK AD 2.20.2.3. ZEZWOLENIA NA START I LĄDOWANIE

Za zezwolenia na zajęcie drogi startowej oraz start i lądowanie odpowiada KRAKÓW WIEŻA (częstotliwość 123,250 MHz).

EPKK AD 2.20.2.4. REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ**EPKK AD 2.20.2.4.1. ODLOTY**

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

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

Jeśli droga kołowania pomiędzy stanowiskiem postojowym a pozycją oczekiwania jest krótka, sugeruje się zakończenie demonstracji procedur bezpieczeństwa w kabine pasażerskiej przed opuszczeniem stanowiska postojowego.

EPKK AD 2.20.2.1. 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.

EPKK AD 2.20.2.2. 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.

Taxiing in/out can take place only by following a properly marked "Follow me" vehicle and signals given by the marshaller. 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.

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.

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.

Self-propelled aircraft shall move in the parking aprons with the use of minimum necessary engine power.

EPKK AD 2.20.2.3. LANDING AND DEPARTURE CLEARANCES

ATC unit that is responsible for line-up, departure and landing clearance is KRAKÓW TWR (frequency 123.250 MHz).

EPKK AD 2.20.2.4. REDUCING RUNWAY OCCUPANCY TIME**EPKK AD 2.20.2.4.1. DEPARTURES**

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

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

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.

EPKK AD 2.20.2.4.2. PRZYLOTY

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.

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

EPKK AD 2.20.3. PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W MIĘDZYNARODOWYM PORCIE LOTNICZYM KRAKÓW IM. JANA PAWŁA II**EPKK AD 2.20.3.1. PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA**

TWY "E" niedostępna dla statków powietrznych z powodu braku lamp krawędziowych oraz złego stanu nawierzchni.

Wkołowywanie, wykołowywanie śmigłowców na/z płyty postojowej pod nadzorem koordynatora naziemnego ruchu lotniczego.

W czasie i bezpośrednio po opadzie deszczu występuje obniżony współczynnik hamowania na drogach kołowania i płycie postojowej. Zaleca się ostrożność przy kołowaniu.

Zakaz używania procedury power-back podczas wykołowywania ze stanowiska nr 9.

Przeprowadzanie prób silników możliwe tylko na TWY "B4".

EPKK AD 2.20.3.2. PROCEDURY PARKOWANIA

Na stanowisku postojowym nr 18 oraz 19 mocowanie samolotów do podłoża obowiązkowe.

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. Wkołowywanie oraz wykołowywanie tylko w asyście pojazdu FOLLOW ME.

W godzinach 08.00 - 16.00 UTC (w okresie obowiązywania czasu letniego: -1 HR, patrz GEN 2.1) lotnisko jest niedostępne dla cywilnych ultralekkich statków powietrznych.

EPKK AD 2.20.3.3. 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.

EPKK AD 2.21 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU**EPKK AD 2.21.1. PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU**

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.

EPKK AD 2.20.2.4.2. ARRIVALS

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.

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

EPKK AD 2.20.3. PROCEDURES APPLICABLE AT KRAKÓW JOHN PAUL II INTERNATIONAL AIRPORT**EPKK AD 2.20.3.1. TAXIING PROCEDURES**

TWY "E" not available for aircraft due to lack of edge lights and bad condition of surface.

Helicopters shall taxi to/from the apron in accordance with the marshaller's instructions.

Lowered friction coefficient occurs during and just after rainfall on TWYs and apron. Caution advised during taxiing.

Power-back procedure is prohibited while taxiing out from parking stand No. 9.

Engine tests are allowed only on TWY "B4".

EPKK AD 2.20.3.2. PARKING PROCEDURES

Anchoring aeroplanes to the ground is obligatory on parking stands No. 18 and 19.

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 08.00 and 16.00 UTC (during summer period: -1 HR, see GEN 2.1) the aerodrome is not available for civil ultralight aircraft.

EPKK AD 2.20.3.3. 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.

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 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**EPKK AD 2.21.1. NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

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.

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.

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.

EPKK AD 2.21.2. WYKONYWANIE LOTÓW W GODZINACH 22.00 - 06.00 LMT

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

W godzinach 22.00 - 06.00 LMT TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na RWY 25.

EPKK AD 2.22 PROCEDURY LOTU

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

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:

- 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.

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.

EPKK AD 2.22.1. NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Jeżeli organ kontroli lotniska nie nakaże inaczej, w godzinach od 06.00 - 22.00 UTC (w okresie obowiązywania czasu letniego: -1 HR, patrz GEN 2.1) załogi wszystkich odlatujących 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 22.00 - 06.00 UTC (w okresie obowiązywania czasu letniego: -1 HR, patrz GEN 2.1) 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.

EPKK AD 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.

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.

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.

EPKK AD 2.21.2. CONDUCTING FLIGHTS BETWEEN 22.00 - 06.00 LMT

Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise.

Between 22.00 - 06.00 LMT TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.

EPKK AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

APPLICABILITY OF UNITS OF MEASUREMENT

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:

- 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.

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.

EPKK AD 2.22.1. ESTABLISHING COMMUNICATION AFTER DEPARTURE

If not specified otherwise, between 06.00 - 22.00 UTC (during summer period: -1 HR, see GEN 2.1) crews of departing IFR flights should, as soon as possible after departure, establish communication with KRAKÓW APPROACH (frequency 121.075 MHz).

From 22.00 until 06.00 UTC (during summer period: -1 HR, see GEN 2.1) 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.

EPKK AD 2.22.2. 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.

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

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

EPKK AD 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.

EPKK AD 2.22.2.1. IFR FLIGHT HOLDING PROCEDURES

In case of NDB "KRW" unavailability, 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" unavailability and only when the appropriate ATC clearance has been obtained.

EPKK AD 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 ostatnim 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.

EPKK AD 2.22.2.2. 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.

EPKK AD 2.22.3. PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

EPKK AD 2.22.3.1. WLOT DO CTR KRAKÓW/BALICE W LOCIE VFR

Przed wlotem w CTR EPKK (poniżej 560 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).

EPKK AD 2.22.3. PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

EPKK AD 2.22.3.1. KRAKÓW/BALICE CTR ENTRY IN VFR FLIGHT

Before entering EPKK CTR (below 560 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).

EPKK AD 2.22.3.2. WLOT DO TMA KRAKÓW W LOCIE VFR

Przed wlotem w LTMA SEGMENT A (pomiędzy 560 - 1050 m AMSL)

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

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).

EPKK AD 2.22.3.2. KRAKÓW TMA ENTRY IN VFR FLIGHT

Before entering LTMA SEGMENT A (between 560 - 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 (near Radocza)
UNIFORM 49°47'31"N 019°46'41"E (near Sułkowice)
DELTA 49°51'25"N 020°08'30"E (near Dobczyce).

EPKK AD 2.22.3.3. 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.

EPKK AD 2.22.3.3. 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.

EPKK AD 2.22.4. 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.

EPKK AD 2.23 INFORMACJE DODATKOWE

Lotnisko KRAKÓW/Balice zostało certyfikowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Certyfikat nr PL-002/EPKK/2007).

Obsługa osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą na zasadach i warunkach określonych w "Opłacie PRM"¹⁾ lotniska KRAKÓW/Balice (dostępnej na stronie internetowej www.krakowairport.pl).

¹⁾ - opłata za osoby o ograniczonej sprawności ruchowej na lotnisku KRAKÓW/Balice.

EPKK AD 2.24 MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA

Mapa Lotniska - ICAO	AD 2 EPKK 1-1-1
Mapa Parkowania/Dokowania	
Statków Powietrznych	AD 2 EPKK 1-3-1
Mapa Przeszkód Lotniskowych - ICAO Typ A	
RWY 07/25	AD 2 EPKK 2-1-1
Mapa Standardowych Dolotów Instrumentalnych (STAR) - ICAO	
RWY 07/25	AD 2 EPKK 5-1-1/2
Mapa Obszaru Kontrolowanego Lotniska - ICAO	
Trasy dolotowe i tranzytowe	
TMA KRAKÓW	AD 2 EPKK 5-2-1
Mapy Instrumentalnych Podejść - ICAO	
ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 6-1-1/2
NDB z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 6-3-1/2
NDB y RWY 25 (CAT A/B)	AD 2 EPKK 6-3-3/4
NDB x RWY 25 (CAT C/D)	AD 2 EPKK 6-3-5/6
NDB RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 6-3-7/8
Mapa Operacyjna dla Lotów z Widocznością	AD 2 EPKK 7-3-1

EPKK AD 2.22.4. 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 ADDITIONAL INFORMATION

KRAKÓW/Balice aerodrome has been certified by the President of Civil Aviation Office of the Republic of Poland (Certificate No. PL-002/EPKK/2007).

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).

¹⁾ - charge for persons with reduced mobility at KRAKÓW/Balice aerodrome.

EPKK AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Aerodrome Chart - ICAO	AD 2 EPKK 1-1-1
Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO	AD 2 EPKK 1-3-1
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A	
RWY 07/25	AD 2 EPKK 2-1-1
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) - ICAO	
RWY 07/25	AD 2 EPKK 5-1-1/2
Area Chart - ICAO	
Arrival and transit routes	
TMA KRAKÓW	AD 2 EPKK 5-2-1
Instrument Approach Charts - ICAO	
ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 6-1-1/2
NDB z RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 6-3-1/2
NDB y RWY 25 (CAT A/B)	AD 2 EPKK 6-3-3/4
NDB x RWY 25 (CAT C/D)	AD 2 EPKK 6-3-5/6
NDB RWY 07 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPKK 6-3-7/8
Visual Operation Chart	AD 2 EPKK 7-3-1

STRONA WOLNA
INTENTIONALLY LEFT BLANK