



2020

KOS IPPOKRATIS ATC BRIEFING



For Flight Simulation Use Only

V1.0

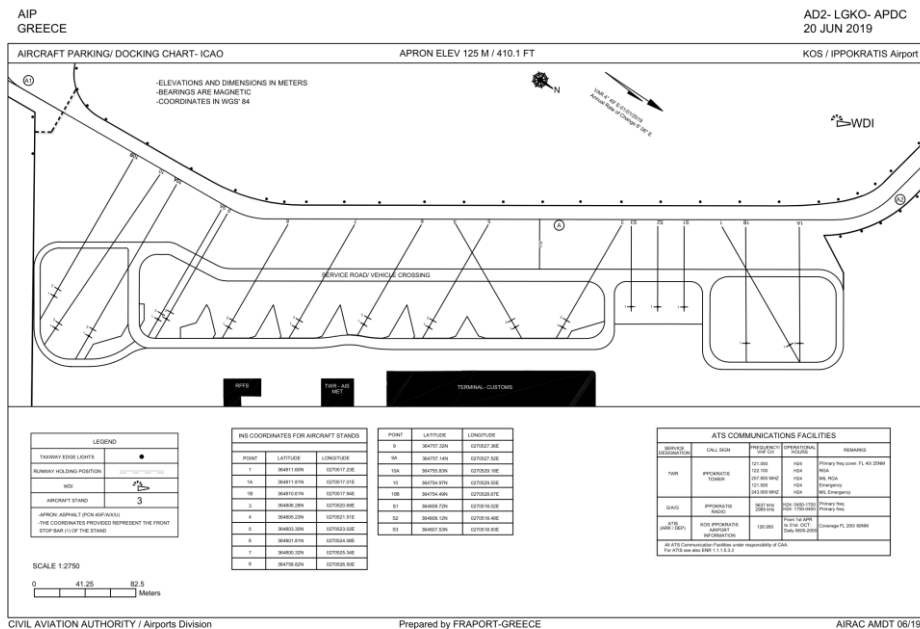
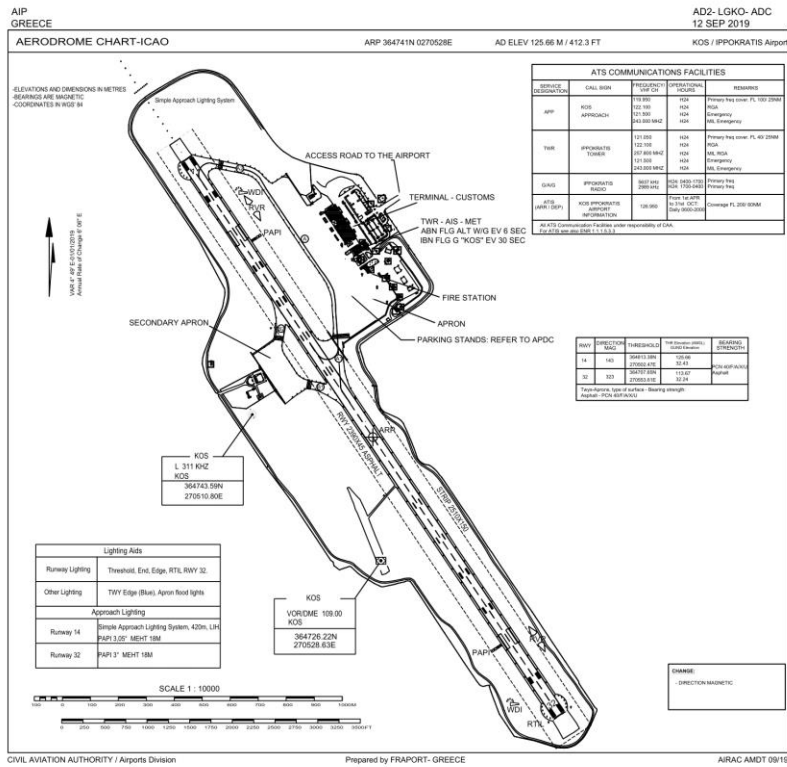
Περιεχόμενα

1. Εισαγωγικά.....	2
2. Δομή Αεροδρομίου.....	3
3. Αναχωρήσεις.....	4
Διάδρομος 32.....	4
Διάδρομος 14.....	4
4. Αφίξεις.....	4
Διάδρομος 32.....	4
Διάδρομος 14.....	5
5. Holding.....	5
6. Συμφωνίες με ACC.....	5
Διάδρομος 32.....	5
Διάδρομος 14.....	6
7. VFR.....	7

1. Εισαγωγικά

- Μήκος διαδρόμου 14/32 2390 μέτρα.
- Elevation Αεροδρομίου 412 πόδια.
- KOS VOR 109.0
- Lctr KOS 311
- Συχνότητα Πύργου 121,050
- Συχνότητα Προσέγγισης 119,950
- Συχνότητα ATIS 126,950
- Η Προσέγγιση της Κω ελέγχει από τα 1000 πόδια μέχρι το FL145.
- Transition altitude 5000ft.
- Transition Level FL60 εάν η βαρομετρική είναι μεγαλύτερη από 1013.2 ή FL65 εάν είναι χαμηλότερη.
- Minimum airway altitudes H59 πόδια, R19-L995 7000 πόδια.
- Τα missed approach και των 2 διαδρόμων στο LECOK ανεβαίνουν στα 3000ft, οπότε θα είναι διαχωρισμένα με την άφιξη που θα περνάει το LECOK στα 5000ft. Αλλά ύστερα θα πρέπει να ανέβει στα 5000 πόδια για να ξανακάνει την STAR για το IAF.
- Δεν δίνουμε direct στο FAF, απαγορεύεται.
- Το separation σε RNAV STAR είναι 7 μιλια αντι για 10, που είναι στις conventional STAR.
- Για 32 η αναχώρηση θα μπαίνει από το A1 για backtrack ενώ η άφιξη θα ελευθερώνει στο τέλος από A2.
- Το backtrack διαρκεί περίπου 3 λεπτα.
- Μια άφιξη στο MORIX θέλει γύρω στα 5-6 λεπτά για να προσγειωθεί στον 32.
- Μια άφιξη στο BATRI θέλει 6-7 λεπτά για να προσγειωθεί στον 14.

2. Δομή Αεροδρομίου



Θέσεις στάθμευσης στο κυρίως apron: 1A, 1B, 1, S1, S2, S3, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 9A, 10A, 10, 10B.

Οι θέσεις S1, S2, S3 δεν χρησιμοποιούνται.

Οι θέσεις που μπορούν να δεχτούν heavy αεροσκάφη είναι: 1, 10. Στην περίπτωση αυτή οι θέσεις 1A, 1B, 10A και 10B δεν θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν.

3. Αναχωρήσεις

- Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζονται οι τροχοδρομήσεις και τα pushback, καθώς έχουμε έναν τροχόδρομο, τον A, και μπορεί πολύ εύκολα να μπλοκαριστεί.
- Όταν ο πιλότος ζητήσει pushback θα πρέπει να είναι έτοιμος και να ο εκτελέσει άμεσα.
- Εάν έχουμε πολλά αεροσκάφη έτοιμα για pushback θα προσπαθούμε να τους δίνουμε την άδεια με σειρά προτεραιότητας, αλλά και έτσι ώστε να παραμείνουν τον λιγότερο χρόνο στη θέση pushback ακίνητα. Αυτό σημαίνει ότι δεν έχει νόημα να δώσουμε push και εκκίνηση κινητήρων σε 5 αεροπλάνα ταυτόχρονα καθώς τα τελευταία της ουράς που θα σχηματιστεί μπορεί να απογειωθούν σε 20-30 λεπτά.
- Θα πρέπει να γνωρίζουμε επίσης ότι άδεια για pushback δεν μπορεί να δωθεί σε αεροσκάφη που βρίσκονται σε διπλανές θέσεις.

Διάδρομος 32

- Τα αεροσκάφη θα εκτελούν pushback με μέτωπο νότια και στη συνέχεια θα τροχοδρομούν για τον νότιο συνδετήρι A1.
- Όταν έχουμε άφιξη και έχει περάσει το MORIX ή το KOS VOR θα σταματάμε να δίνουμε στις αναχωρήσεις backtrack στον διάδρομο 32.
- KOPAR: Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται στο διαχωρισμό όταν υπάρχει άφιξη από KOPAR.
- GILOS: Εάν έχουμε αναχώρηση για GILOS και έχουμε αφίξεις για τον 32, θα δίνεται η GILOS1D η οποία κάνει ένα δεξί δάκρυ και φέρνει το αεροσκάφος προς το KOS VOR. Με αυτό το τρόπο θα είναι διαχωρισμένη με τις αφίξεις. Σε άλλη περίπτωση θα δίνεται η GILOS1A η οποία είναι πιο σύντομη.
- USINI: Εάν έχουμε αναχώρηση για USINI και έχουμε αφίξεις για τον 32, θα δίνεται η USINI2D η οποία κάνει ένα δεξί δάκρυ και φέρνει το αεροσκάφος προς το KOS VOR. Με αυτό το τρόπο θα είναι διαχωρισμένη με τις αφίξεις. Σε άλλη περίπτωση θα δίνεται η USINI2A η οποία είναι πιο σύντομη.

Διάδρομος 14

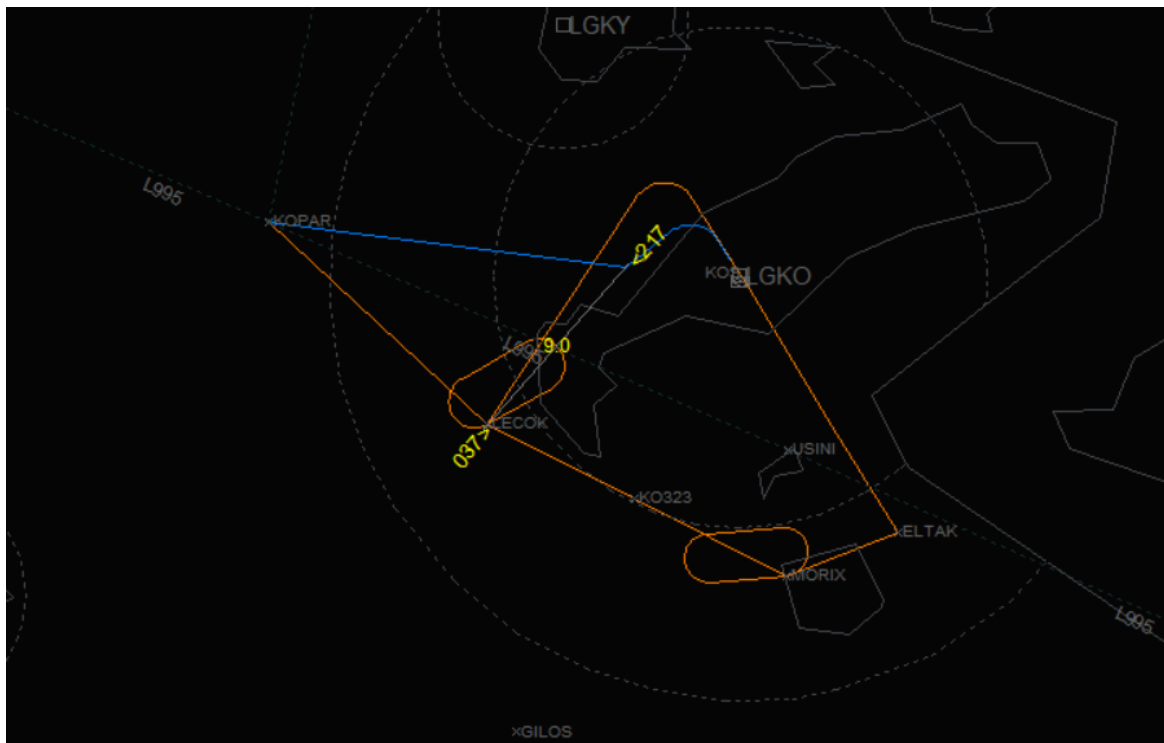
- Οι άδειες για pushback θα δίνονται με μέτωπο βόρεια και θα τροχοδρομούν για το A2 του διαδρόμου 14.
- KOPAR: Εάν έχουμε άφιξη από KOPAR και αναχώρηση μέσω KOPAR1F τα αεροσκάφη στις περισσότερες περιπτώσεις θα είναι διαχωρισμένα. Εάν δεν είμαστε σίγουροι μπορούμε να την ρωτήσουμε αν η αναχώρηση μπορεί να περάσει το KO604 πάνω από το επίπεδο 70 ως εξής «(Callsign) are you able to reach FL70 before KO604».

4. Αφίξεις

Προτεινόμενες είναι οι RNP διαδικασίες

Διάδρομος 32

- KOPAR: Όταν η άφιξη φτάσει LECOK κατερχόμενη στο FL70, τότε η αναχώρηση για KOPAR είναι διαχωρισμένη και μπορεί να πάρει ψηλότερα από 6000ft. Όπως βλέπουμε μέχρι το LECOK ο μέγιστος διαχωρισμός είναι 9 μίλια.



Μπλε η αναχώριση KOPAR3A και πορτοκαλί η άφιξη KOPAR1M με missed approach

Διάδρομος 14

- LARKI: Εάν έχουμε άφιξη από LARKI και θέλουμε να την στείλουμε τελική , μπορούμε μόνο με RNP διαδικασία για το INFUR. Από το LARKI όμως δεν ξεκινάει RNP STAR. Οπότε θα δίνουμε «after LARKI proceed KOPAR for KOPAR1N RNP RWY 14, report 20 nm inbound KOPAR» , τότε μπορούμε να δώσουμε «(Callsign) Direct INFUR descent 3500ft, Cleared RNP RWY 14».
- KOPAR: Μπορούμε να ζητήσουμε από το αεροσκάφος σε συνεργασία με το ΚΕΠΑΘ να περάσει το KOPAR στο FL70, για να είμαστε σίγουρη ότι είναι διαχωρισμένο με την αναχώριση για KOPAR.

5. Holding

Τα holding LECOK και MORIX για τον 32 και LECOK και BATRI για τον 14 είναι διαχωρισμένα γεωγραφικά.

- MORIX MHA 4000ft
- LECOK MHA 3000ft
- BATRI MHA 4000ft
- KOS (για VOR APPROACH) MHA 4000ft

6. Συμφωνίες με ACC

Ο διαχωρισμός αφίξεων-αναχωρήσεων πρέπει να γίνεται σε μία συχνότητα. Γι'αυτό πρέπει να υπάρχει συνεχής επικοινωνία με το ΚΕΠΑΘ για να συμφωνούνται τα ύψη και για το ποιος απο τους δύο θα κάνει τον διαχωρισμό.

Διάδρομος 32

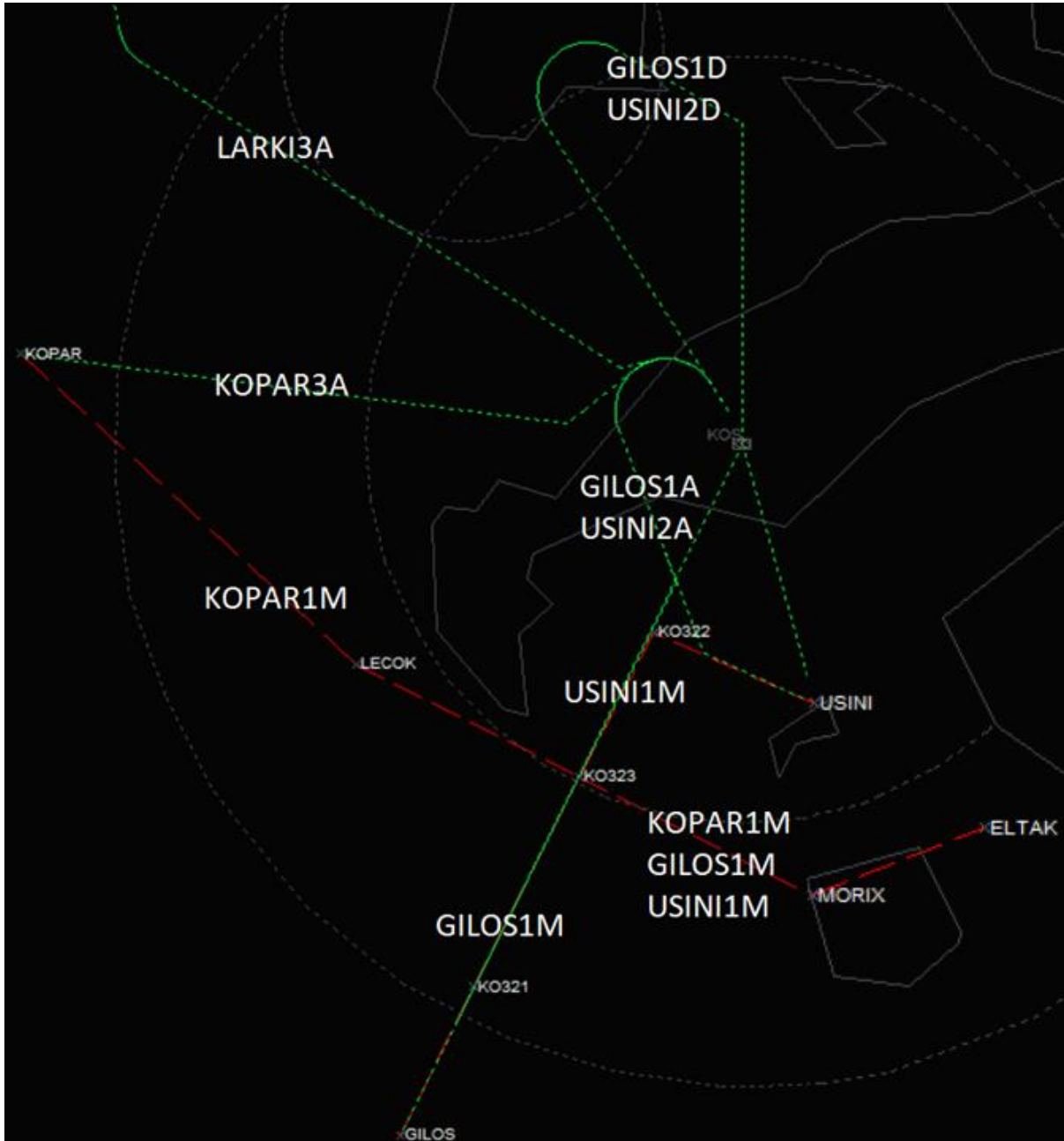
- Κάθοδος FL110 ή FL90 ή FL70

- Άνοδος FL100 ή FL80 ή 6000ft

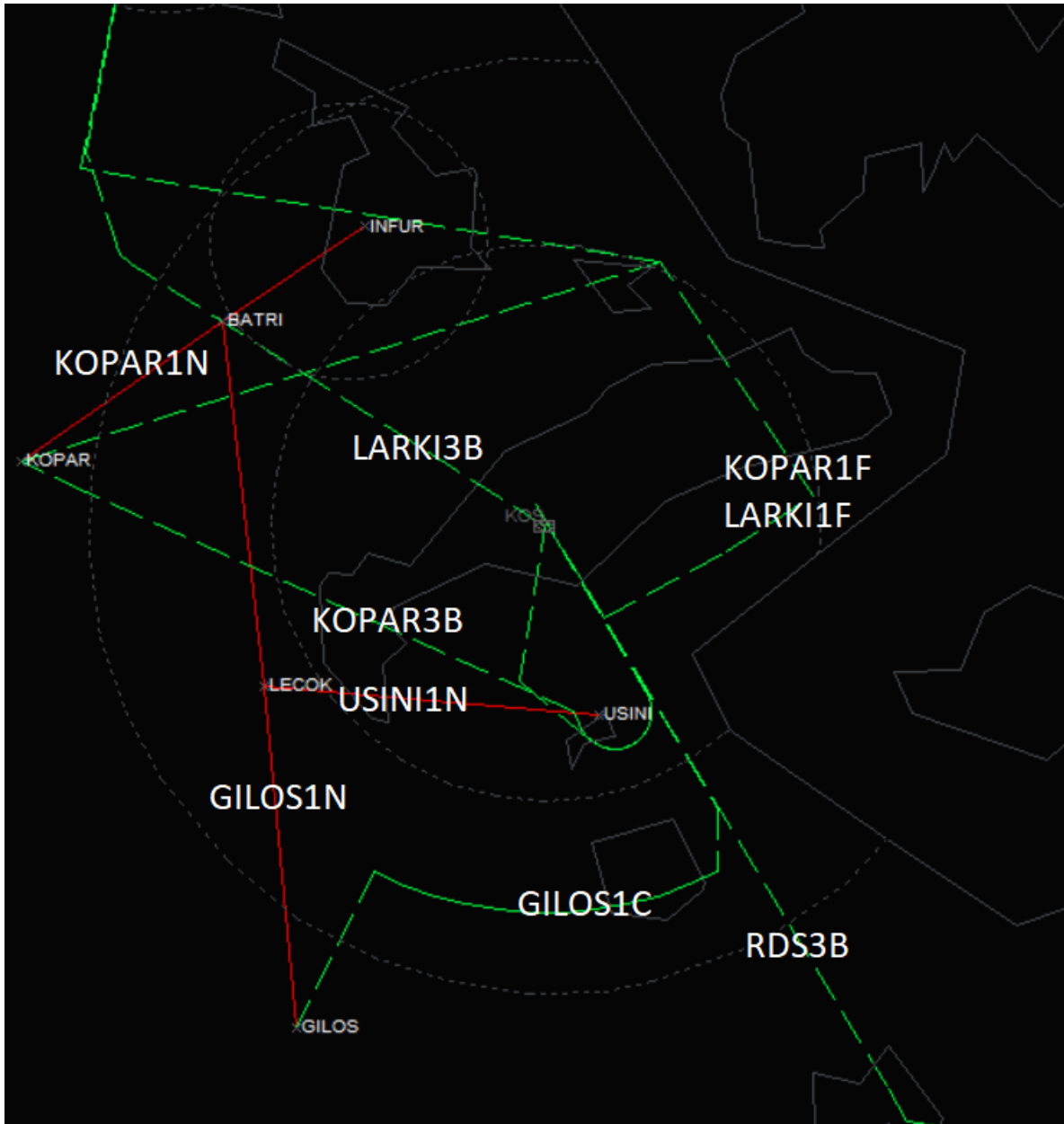
Διάδρομος 14

- Κάθοδος FL70
- Άνοδος 6000ft μέχρι να διαχωριστούν

Εαν δεν έχει προηγηθεί επικοινωνία με το Αθήνα Control, η αναχώρηση θα ανεβαίνει αρχικά για τα 4000ft , μέχρι να υπάρξει ενημέρωση για τις αφίξεις για να πάρει ψηλότερα.



Runway 32 in use

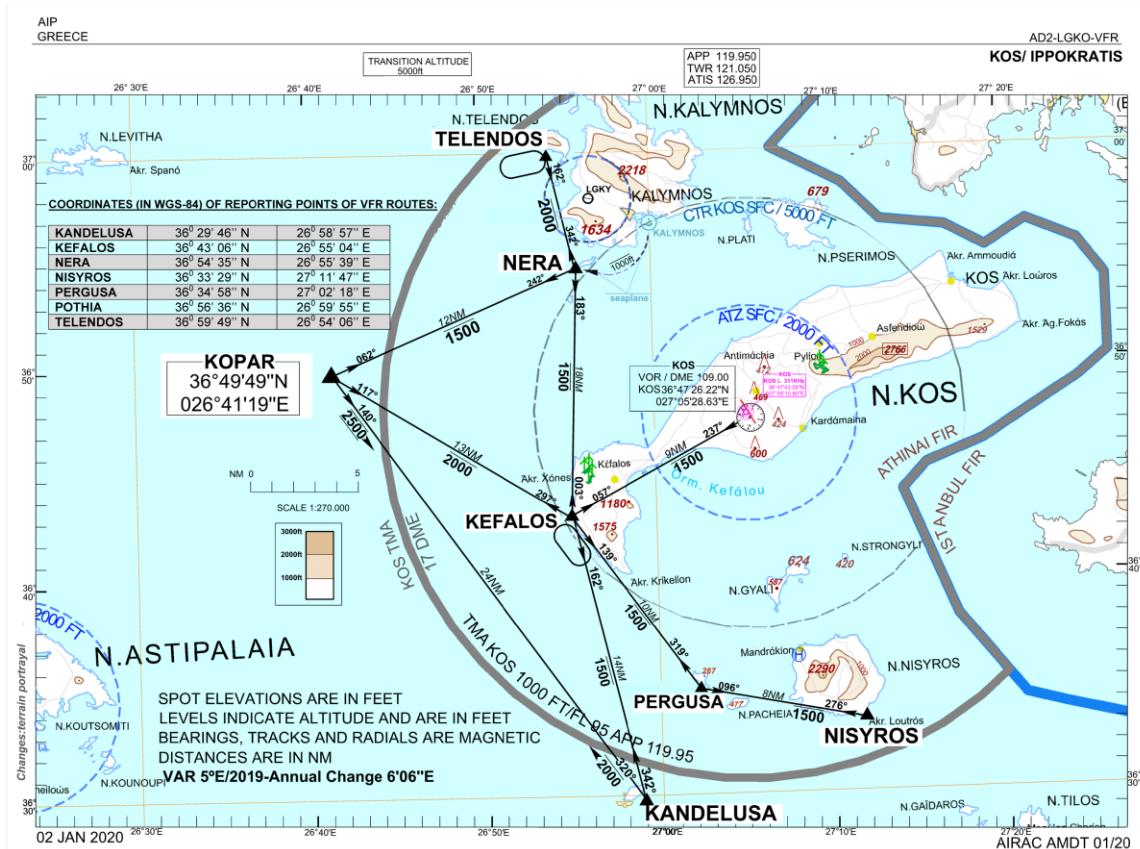


Runway 14 in use

7. VFR

Ο κύκλος κυκλοφορίας είναι νοτιοδυτικός και το ύψος κυκλοφορίας είναι 1500 πόδια για τα prop και 2000 πόδια για τα Jet αεροσκάφη.

Η γενική αεροπορία σταθμεύει στο δευτερεύον Αρρον, το οποίο βρίσκεται δυτικά του διαδρόμου και διαθέτει 2 συνδετήριους, τον Β1 και Β2, για την τροχοδρόμηση από και προς αυτό.



KOS TMA - VFR ROUTES

KOS TMA VFR ROUTES:

GENERAL:

- Access to KOS TMA is restricted to aircraft capable of maintaining two-way radio communication with the appropriate ATS unit.
- Aircraft including Helicopters, flying by VFR within KOS TMA, should follow VFR routes and altitudes as depicted in this chart, unless VFR criteria require otherwise or a special permission has been obtained from the appropriate ATS unit.
- When necessary to deviate from the specified routes or altitudes a clearance should be obtained from the KOS / IPPOKRATIS Approach (freq. 119.95 MHz) before entering KOS TMA or immediately after departure.
- To meet special traffic requirements the appropriate ATS unit may assign different VFR routes.
- Position reports must be given to the appropriate ATC Unit (Ippokratis Approach or Ippokratis Tower), when over reporting points depicted on this chart.
- A continuous watch must be maintained on the appropriate frequency with Ippokratis Approach or Ippokratis Tower when flying the VFR routes depicted on this chart.
- Cancellation of IFR flight plan within KOS TMA is subject to ATC approval and after such a cancellation the VFR routes and altitudes should again be followed.
- It is reminded that on VFR routes the responsibility to maintain terrain clearance and to avoid collision with other aircraft and restricted airspace rests with the pilot.

KOS / IPPOKRATIS AIRPORT:

- To assist KOS / IPPOKRATIS Airport to arrange a landing sequence of VFR arriving aircraft and facilitate the aerodrome traffic, a visual holding pattern is established south west of KOS / IPPOKRATIS Airport.
- Holding on the above pattern should be carried out 9nm South-West of KOS / IPPOKRATIS Airport (Point KEFALOS) at an altitude of 1500ft (1000ft for Helicopters) or as otherwise instructed by KOS / IPPOKRATIS Tower.
- Aircraft destined to KOS / IPPOKRATIS Airport should hold over KEFALOS point and should not proceed to the airport before establishing contact with KOS / IPPOKRATIS Tower and receiving the relevant clearance.

KALYMNOS AIRPORT:

- Aircraft destined to KALYMNOS Airport should hold over the visual holding pattern 2nm West of TELENDOIS Island (Point TELENDOIS) at an altitude of 2000ft and should not proceed to the airport before receiving the relevant clearance from KOS / IPPOKRATIS Approach.