

ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ  
ΚΕΡΚΥΡΑΣ  
«ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ»

Εγχειρίδιο Λειτουργίας

2023

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	Εισαγωγικά	3
1.1	Διάδρομοι	4
1.2	Τροχόδρομοι	4
1.3	Στοιχεία Αεροδρομίου	4
1.4	Classification of Airspace	4
2	Διαδικασίες Delivery	5
3	Διαδικασίες Ground	5
4	Διαδικασίες Προσέγγισης Κέρκυρας	5
4.1	Αναχωρήσεις	5
4.1.1	Διάδρομος εν χρήσει 34	5
4.1.2	Διάδρομος εν χρήσει 16	5
4.2	Αφίξεις	6
4.2.1	Διάδρομος εν χρήσει 34	6
4.2.2	Διάδρομος εν χρήσει 16	6
4.3	Διάδρομος εν χρήσει 16 για απογειώσεις και 34 για προσγειώσεις	6
5	Διαδικασίες Ακτιον (LGPZ)	6
5.1	Προσεγγίσεις	6
5.2	Αναχωρήσεις	7
6	Προσυμφωνημένα Υψη	7
7	Vectoring Area	8
8	VFR Πτήσεις	9

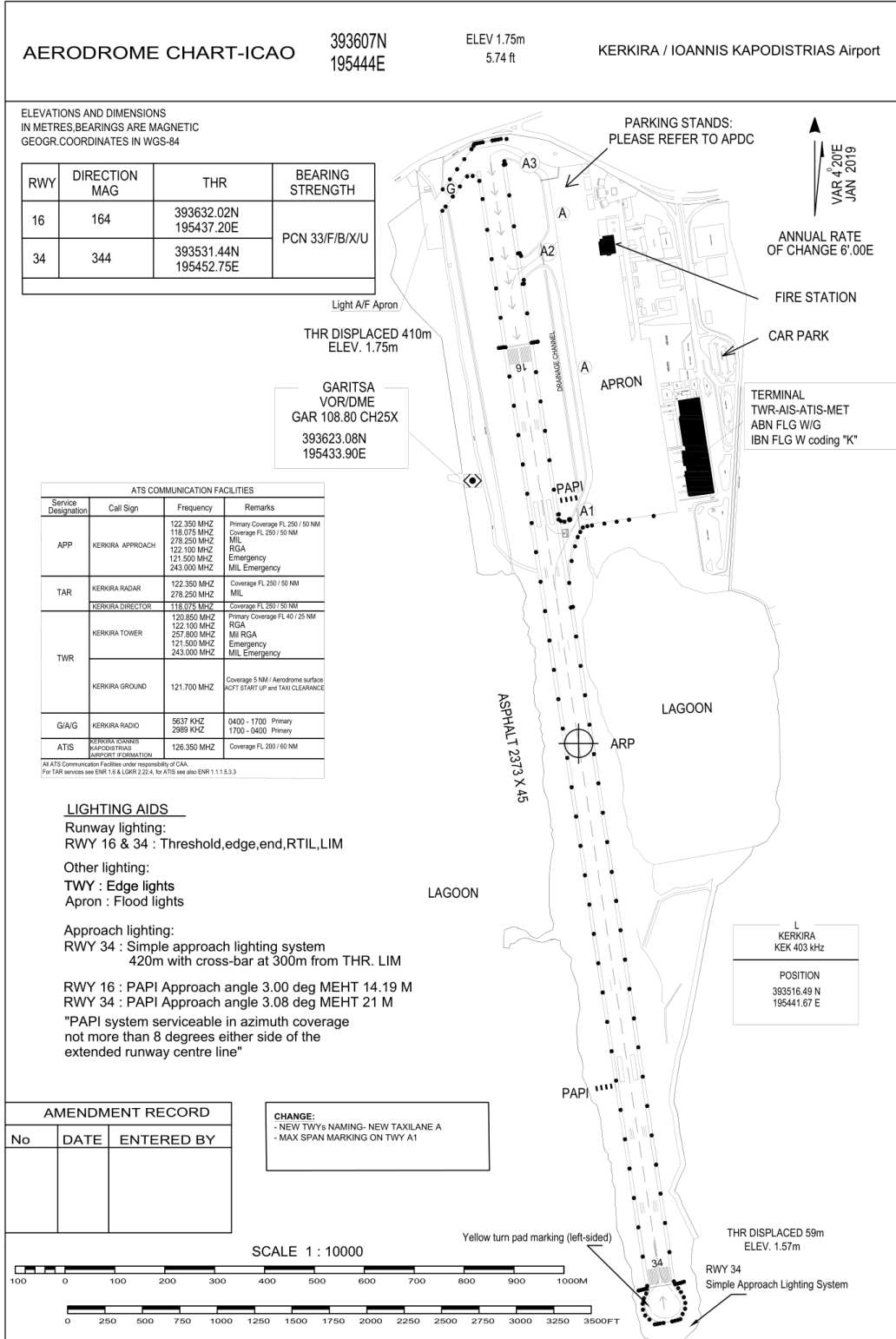
Τελευταία αναθεώρηση:

Σπύρος Σταυράκης v1.2 31/1/2023

# 1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

AIP  
GREECE

AD 2-LGKR-ADC  
23 APR 2020



## 1.1 Διάδρομοι

Το αεροδρόμιο Ιωάννης Καποδίστριας διαθέτει τους διαδρόμους 16/34, με τον 34 να χρειάζεται backtrack. Ο χρόνος που απαιτείται προκειμένου το αεροσκάφος να τροχοδρομήσει από το A1 για τον 34 είναι περίπου 3 λεπτά. Αντίστοιχα όταν είναι σε χρήση ο 16 χρειάζονται 3-4 λεπτά για να ελευθερώσει το αφικνούμενο αεροσκάφος μέσω του A1, αν υποθέσουμε ότι το αεροσκάφος θα χρειαστεί όλο το μήκος του διαδρόμου για την προσγείωση του.

## 1.2 Τροχόδρομοι

Ο κύριος τροχόδρομος είναι ο A. Ο τροχόδρομος A ενώνεται μέσω των συνδετήριων A1, A2, A3 με τον διάδρομο 16/34. Το holding point A3 χρησιμοποιείται για τις αναχωρήσεις από τον 16 ενώ το A1 αντίστοιχα για τον 34. Ο A2 χρησιμοποιείται σαν έξοδος όταν εν χρήση είναι ο 34. Το apron για τα ελαφρά αεροσκάφη που βρίσκεται δυτικά του διαδρόμου 16/34 ενώνεται με αυτόν μέσω του G. Ο περιορισμός που ισχύει είναι ότι αεροσκάφη κατηγορίας D και πάνω, δεν μπορούν να τροχοδρομήσουν μέσω του A1 για backtrack στον 16.

## 1.3 Στοιχεία Αεροδρομίου

Μερικά βασικά στοιχεία του αεροδρομίου της Κέρκυρας είναι τα εξής:

- Το Transition Altitude είναι στα 5000 πόδια.
- Το Transition Level είναι 60 αν η βαρομετρική είναι μεγαλύτερη της standard πίεσης ή 65 αν είναι μικρότερη.
- Elevation αεροδρομίου: 6ft
- Elevation διαδρόμου 16: 5,74 ft
- Elevation διαδρόμου 34: 5,15 ft
- Τα PAPI του διαδρόμου 16 έχουν κλίση 3 μοίρες.
- Τα PAPI του διαδρόμου 34 έχουν κλίση 3,08 μοίρες.
- Το κατώφλι του διαδρόμου 16 είναι μετατοπισμένο κατά 410μ .
- Συχνότητα ground: 121,7
- Συχνότητα πύργου: 120,850
- Συχνότητα προσέγγισης: 122,350
- Συχνότητα ATIS: 126,350
- Συχνότητα GAR VOR: 108,8MHz (DME κανάλι CHx25)
- Συχνότητα KRK VOR: 114,7MHz (DME κανάλι CHx94)
- Συχνότητα KEK NDB: 403 KHz

## 1.4 Classification of Airspace

FL245/1000FT ABOVE SFC

Class D : 1000 FT ABOVE SFC – FL 195

Class C : FL195 and above

## 2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ DELIVERY

Όλες οι αναχωρήσεις, προς όποια κατεύθυνση και να πηγαίνουν, από όποιον διάδρομο και να αναχωρούν, αρχικά εξουσιοδοτούνται για FL80.

## 3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ GROUND

Φρασεολογία

(callsign) taxi via A to A1 hold short of runway 34.

(callsign) backtrack runway 34, report ready for departure.

(callsign) backtrack runway 16 approved.

## 4 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Το ραντάρ της Κέρκυρας παρέχει οριζόντιο διαχωρισμό τουλάχιστον 5 ναυτικών μιλίων μεταξύ των αεροσκαφών που δεν έχουν κατακόρυφο διαχωρισμό μεγαλύτερο ή ίσο με 1000 πόδια.

### 4.1 Αναχωρήσεις

Το ραντάρ κατά την πρώτη επαφή με το αναχωρούμενο αεροσκάφος πρέπει να το αναγνωρίσει.

#### 4.1.1 Διάδρομος εν χρήσει 34

Για ΝΙΚΡΟ δίνεται FL280, αν υπάρχει άφιξη μέσω ΡΙΤΑΣ, για να μην δημιουργηθεί conflict, μπορούμε να καθοδηγήσουμε το αεροσκάφος περνώντας τα 3000 πόδια με **ΑΡΙΣΤΕΡΗ** στροφή για το ΝΙΚΡΟ, π.χ. "(callsign) with left turn direct ΝΙΚΡΟ, climb FL280". Για να τονίσουμε την στροφή μπορούμε να επαναλάβουμε την οδηγία π.χ. "(callsign) with left turn, I say again with left turn proceed direct ΝΙΚΡΟ, climb FL280".

Στην περίπτωση που έχουμε αναχώρηση προς νότια π.χ. ΜΑΛΕΔ τότε μπορούμε να καθοδηγήσουμε το αεροσκάφος μετά τα 3000ft αφού αναγνωριστεί, με **ΑΡΙΣΤΕΡΗ** στροφή για το υπήνεμο και μόλις διαχωριστεί-αν χρειάζεται- από τυχόν άλλη κυκλοφορία **DIRECT** για το σημείο.

Για ΟΛΓΑΤ, ΤΙΓΡΑ, ΛΑΤΑΝ δίνεται το FL240, ενώ αν υπάρχει άφιξη από το ΡΙΤΑΣ δίνεται αρχικά το FL120 μέχρι να διαχωριστούν.

#### 4.1.2 Διάδρομος εν χρήσει 16

Όταν χρησιμοποιείται ο διάδρομος 16 αναγκαστικά αυξάνεται ο διαχωρισμός των αεροσκαφών και οι καθυστερήσεις, καθώς ο μοναδικός τρόπος για να προσεγγίσουν είναι από νότια μέσω του 34. Ο πύργος θα πρέπει να είναι σε συνεχή επικοινωνία με την προσέγγιση, ώστε να μπορούν να απογλειωθούν τα αεροσκάφη με ασφάλεια.

## 4.2 Αφίξεις

### 4.2.1 Διάδρομος εν χρήσει 34

Η κύρια διαδικασία προσέγγισης είναι η RNAV για τον διάδρομο 34. Τα αεροσκάφη καθοδηγούνται για τα IAF BEDEX στα 4000ft, DIREX στα 2900ft και προσέχουμε όταν πρόκειται να διασταυρωθούν με τις αναχωρήσεις. Το KR602 στα 2900ft χρησιμοποιείται επίσης για συντόμευση και συντονισμό της κυκλοφορίας. Για αφίξεις από νότια μπορούμε να κατευθύνουμε τα αεροσκάφη για το DIREX ή για το KR601, εφόσον τηρείται ο περιορισμός της μέγιστης γωνίας 45 μοιρών.

Σε άλλη περίπτωση μπορεί να χρησιμοποιηθεί και η VOR W διαδικασία ή οποία ξεκινάει από το KRK VOR.

### 4.2.2 Διάδρομος εν χρήσει 16

Επειδή δεν υπάρχει κάποια διαδικασία για straight-in approach στον 16, χρησιμοποιείται η διαδικασία VOR για τον διάδρομο 34 και στη συνέχεια circling για τον διάδρομο 16. Φρασεολογία: "(callsign) expect VOR Y approach runway 34 followed by circling to runway 16". Καθοδηγούμε το αεροσκάφος είτε για το IAF της VOR διαδικασίας, είτε με vectors για την radial 163 του GAR VOR.

Φρασεολογίες: "(callsign), direct BEDEX, cleared VOR Y approach runway 34 followed by circling to runway 16".

"(callsign) turn left heading 010, cleared VOR Y approach runway 34 followed by circling to runway 16".

Μόλις αναφέρει με τον διάδρομο εν όψει, κάνουμε hand-off το αεροσκάφος στον πύργο ο οποίος θα το ενημερώσει να μπει στο αριστερό υπήνεμο και να του αναφέρει εάν θέλει σε κάποιο σημείο πριν του δώσει την άδεια για προσγείωση. Σε περίπτωση που ο πιλότος, ζητήσει άδεια προσέγγισης εξ όψεως, σε συνεννόηση του δίνεται η άδεια και γίνεται hand-off.

Σε περίπτωση Missed Approach αναμένουμε ότι ο πιλότος θα εκτελέσει το published missed approach της VOR διαδικασίας για την οποία είχε εξουσιοδοτηθεί, παραμένοντας πάντα στην προστατευόμενη περιοχή, εκτός αν ζητήσει κάτι διαφορετικό.

## 4.3 Διάδρομος εν χρήσει 16 για απογειώσεις και 34 για προσγειώσεις

Όταν το επιτρέπει η κυκλοφορία και οι μετεωρολογικές συνθήκες, μπορεί ο πύργος σε συνεργασία με την προσέγγιση να εξουσιοδοτεί τις αναχωρήσεις για νότιο-ανατολικά μέσω του διαδρόμου 16 για πιο σύντομα. Σε αυτή τη περίπτωση πρέπει να υπάρχει πολύ καλή συνεννόηση μεταξύ των δύο ελεγκτών ώστε να διατηρείται ο απαραίτητος διαχωρισμός.

## 5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΚΤΙΟΝ (LGPZ)

### 5.1 Προσεγγίσεις

Τα αεροσκάφη με προορισμό την Πρέβεζα περνάνε από την τερματική της Κέρκυρας οπότε είναι υπό τον έλεγχο της μέχρι το entry point της TMA του Ακτίου. Κατά συνέπεια

εισερχόμενες πτήσεις από Αλβανία και Ιταλία έχουν πάρει κάθοδο ήδη από τα γειτονικά FIR για το FL230, μεταβιβάζεται ο έλεγχος στο LGKR\_APP λίγο μετά τα σύνορα.

Σαν LGKR\_APP ενημερώνουμε τον πιλότο για την διαδικασία και τον διαδρομο εν χρήσει στο Άκτιο και δίνουμε κάθοδο συνήθως για το FL110. Εάν υπάρχουν αναχωρήσεις τότε μετά από συνεννόηση μπορεί να δοθεί το FL130. Το handoff γίνεται πριν την είσοδο στην τερματική.

Φρασεολογία: "(callsign) radar services terminated, contact Aktion on 120,450.

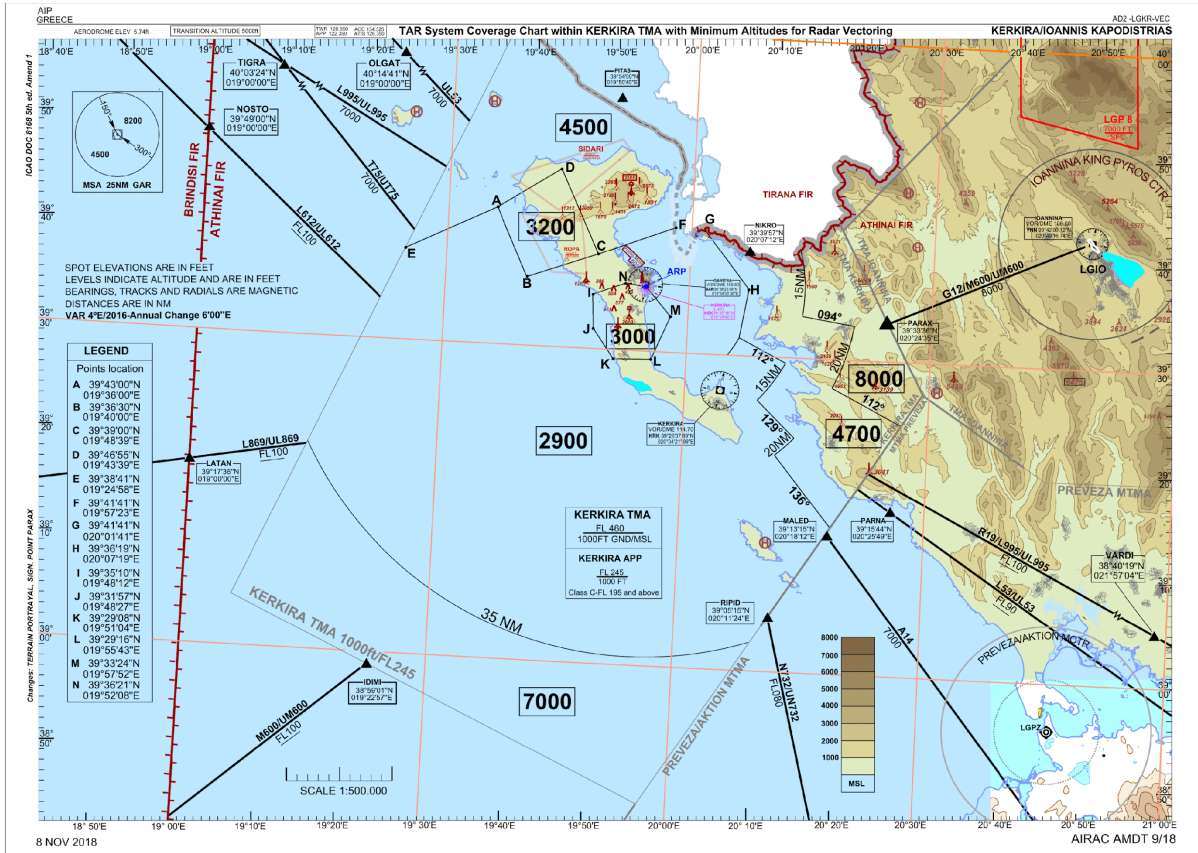
## 5.2 Αναχωρήσεις

Όταν υπάρχουν αναχωρήσεις από Άκτιο προς βόρεια τότε το handoff γίνεται συνήθως όταν το αεροσκάφος είναι ανερχόμενο για το FL100 και στη συνέχεια η προσέγγιση της Κέρκυρας αναγνωρίζει και ανεβάζει το αεροσκάφος για το FL280 για το ΝΙΚΡΟ, ενώ αν η πτήση περνάει από Brindisi FIR τότε δίνεται αρχικά άνοδος για το FL240 και για ψηλότερα μεταφέρεται στο Athens Radar και ΟΧΙ στο Brindisi.

## 6 ΠΡΟΣΥΜΦΩΝΗΜΕΝΑ ΥΨΗ

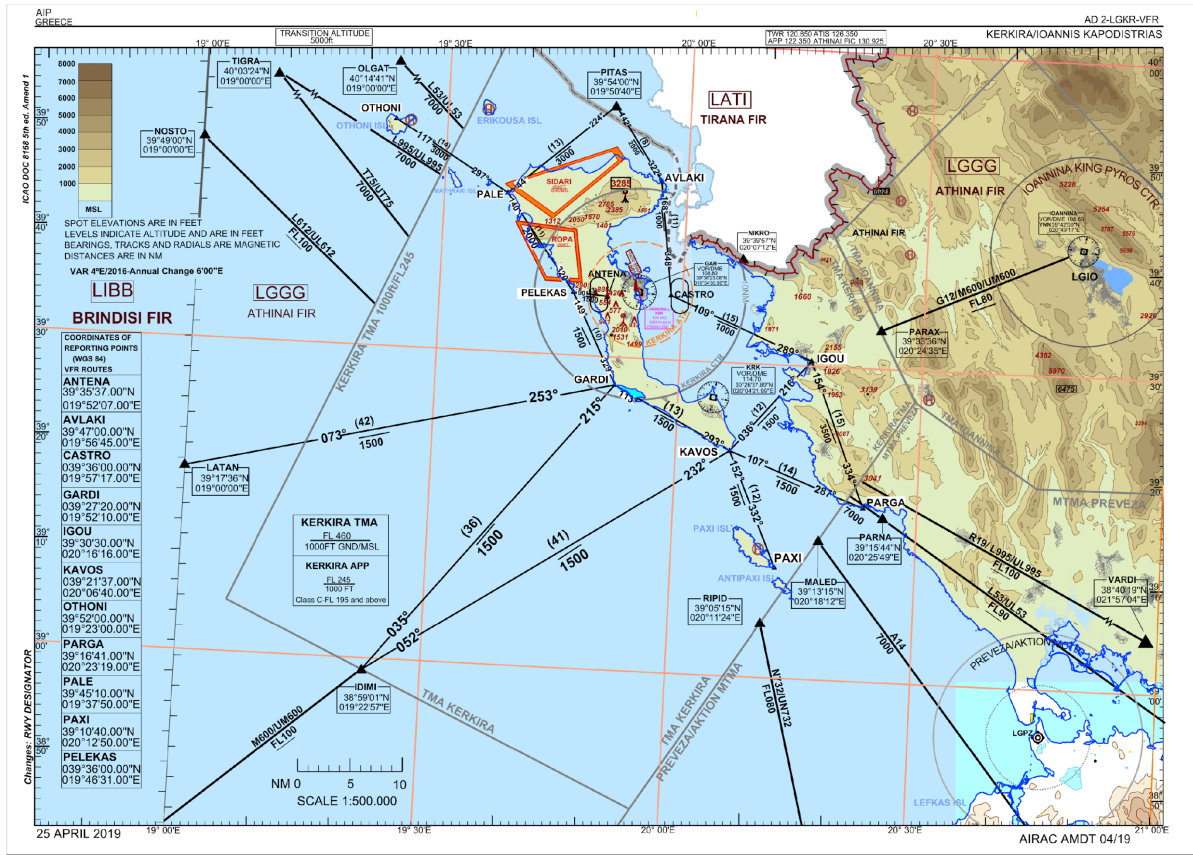
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
L G G -L G K R	PARAX	FL120	FL110
	PARNA	FL140	-
	MALED	-	FL130
	RIPID	FL140	FL130
L G K R -L A A A	NIKRO	-	FL280
	PITAS	FL130	-
L G K R -L I B B	TIGRA	FL170	FL240
	OLGAT	-	FL240
	LATAN	FL170	FL240
	NOSTO	FL170	-
	DINOB	FL170	FL240

# 7 VECTERING AREA





# 8 VFR ΠΤΗΣΕΙΣ



AIP GREECE

AD 2-LGKR-VFR

## KERKIRA / IOANNIS KAPODISTRIAS TMA - VFR ROUTES

### 1. GENERAL:

- 1.1 Access to KERKIRA TMA is restricted only to aircraft capable of maintaining two-way radio communication with the appropriate ATS unit.
- 1.2 Aircraft (including Helicopters) flying under VFR within KERKIRA TMA, should follow the VFR Routes and Altitudes as depicted in this chart unless VFR criteria require otherwise or a special authorisation is obtained from the appropriate ATC unit.
- 1.3 To meet special traffic requirements the appropriate ATS unit may assign different VFR routes.
- 1.4 Cancellation of IFR flight plan within KERKIRA TMA is subject to ATC approval and after such a cancellation the VFR Routes and Altitudes should again be followed.
- 1.5 It is reminded that on VFR Routes and Altitudes the responsibility to avoid collision with other aircraft provides terrain clearance and avoids restricted airspace rests with the pilot.
- 1.6 Aircraft flying by VFR within KERKIRA TMA shall be equipped with a functioning transponder with mode A and C capabilities.
- 1.7 Unless otherwise instructed by the appropriate ATS unit, the VFR aircraft shall squawk A 7000.

### 2. KERKIRA / IOANNIS KAPODISTRIAS Airport :

- 2.1 When air traffic conditions require ATC may assign different VFR Routes and Altitudes. Also when deemed necessary by the pilots to deviate from the specified routes and/or altitudes they should communicate with KERKIRA APP (freq.122.350, 118.075) prior entering KERKIRA TMA or immediately after departure to obtain clearance for deviation.
- 2.2 Position reports must be given to the appropriate ATC unit KERKIRA APP (freq.122.350, 118.075) or KERKIRA TWR (freq.120.850), when over compulsory reporting points depicted on this chart.
- 2.3 A continuous watch must be maintained on the appropriate frequency with KERKIRA APP (freq. 122.350, 118.075) or KERKIRA TWR (freq.120.850), when flying the VFR Routes and Altitudes depicted on this chart.
- 2.4 To assist KERKIRA TWR to arrange a landing sequence of VFR arriving aircraft and facilitate the aerodrome traffic, two visual holding patterns are established WEST and EAST of KERKIRA Airport.
- 2.5 Holding on the above patterns should be carried out 3NM East (CASTRO) at an altitude of 1000 ft and 3NM West (ANTENA) at an altitude of 1500 ft, of Rwy 34/16 or as otherwise instructed by KERKIRA TWR.

25 APRIL 2019

AIRAC AMDT 04/19