

EPGD AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
EPGD - GDAŃSK im. Lecha Wałęsy		

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

1.	ARP - współrzędne i lokalizacja 54 22 39 N 018 27 58 E - linia centralna RWY, 1800 m od THR 29.	ARP - coordinates and site at AD 54 22 39 N 018 27 58 E - RWY centre line, 1800 m from THR 29.
2.	Odległość, kierunek od miasta 12 km (6.5 NM) BRG 285° GEO	Direction and distance from city 12 km (6.5 NM) BRG 285° GEO
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 488 ft/22.4°C	Elevation/Reference temperature 488 ft/22.4°C
4.	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 97 ft	Geoid undulation at AD ELEV PSN 97 ft
5.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 6°E (2020)/10°E	MAG VAR/Annual change 6°E (2020)/10°E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Tel.: +48-58-348-1154 (sekretariat) Tel.: +48-58-348-1159 (Dyżurny Portu) Tel.: +48-606-268-370 (Dyżurny Portu - kom.) Faks: +48-58-345-2283 (sekretariat) Faks: +48-58-348-1459 (Dyżurny Portu) E-mail: duty@airport.gdansk.pl (Dyżurny Portu) E-mail: dyz.portu@airport.gdansk.pl (Dyżurny Portu) E-mail: airport@airport.gdansk.pl http://www.airport.gdansk.pl	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Phone (office):+48-58-348-1154 Phone (Airport Duty Officer):+48-58-348-1159 Phone (Airport Duty Officer - mobile):+48-606-268-370 Fax (office):+48-58-345-2283 Fax (Airport Duty Officer):+48-58-348-1459 E-mail: duty@airport.gdansk.pl (Airport Duty Officer) E-mail: dyz.portu@airport.gdansk.pl (Airport Duty Officer) E-mail: airport@airport.gdansk.pl http://www.airport.gdansk.pl
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi TWR: +48-58-340-7462, +48-81-452-7462 +48-58-340-7469, +48-81-452-7469 (faks) APP: +48-58-340-7475, +48-81-452-7475 +48-58-340-7460, +48-81-452-7460 +48-58-340-7479, +48-81-452-7479 (faks) ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (faks) FIS: +48-58-340-7485, +48-81-452-7485 +48-81-452-7461 +48-58-340-7486, +48-81-452-7486 (faks) Urząd Celny: +48-58-348-1278 Straż Graniczna: +48-58-348-1280 +48-58-348-1284 (faks) Służba Ochrony Lotniska: +48-58-348-1132 +48-58-348-1332 (faks) Biuro TAF: +48-58-628-8151	Remarks TWR: +48-58-340-7462, +48-81-452-7462 +48-58-340-7469, +48-81-452-7469 (fax) APP: +48-58-340-7475, +48-81-452-7475 +48-58-340-7460, +48-81-452-7460 +48-58-340-7479, +48-81-452-7479 (fax) ARO: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 (fax) FIS: +48-58-340-7485, +48-81-452-7485 +48-81-452-7461 +48-58-340-7486, +48-81-452-7486 (fax) Customs Office: +48-58-348-1278 Border Guard: +48-58-348-1280 +48-58-348-1284 (fax) Airport Security Service: +48-58-348-1132 +48-58-348-1332 (fax) TAF Office: +48-58-628-8151

EPGD AD 2.3	GODZINY PRACY (UTC ¹)	OPERATIONAL HOURS (UTC ¹)
-------------	-----------------------------------	---------------------------------------

1.	Zarządzający lotniskiem H24	Aerodrome Administration H24
2.	Służby celne oraz imigracyjne H24	Customs and immigration H24
3.	Służby medyczne i sanitarne H24	Health and sanitation H24
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 odpraw MET H24	MET briefing Office H24

7.	ATS H24	ATS H24
8.	Tankowanie Orlen Aviation (JET A-1, AVGAS 100LL): godziny pracy zgodnie z informacją na WWW. Lotos Air BP - (JET A-1): 0500-2100 (0400-2000). Poza podanymi godzinami tankowanie możliwe po skontaktowaniu się z operatorem paliwowym.	Fuelling Orlen Aviation (JET A-1, AVGAS 100LL): working hours according to WWW page. Lotos Air BP - (JET A-1): 0500-2100 (0400-2000). Outside given hours fuelling available after prior consultation with fuel operator.
9.	Obsługa naziemna H24 Obsługa magazynowa: 0400 - 2300 (0300 - 2200).	Handling H24 Cargo handling: 0400 - 2300 (0300 - 2200).
10.	Ochrona H24	Security H24
11.	Odladzanie H24	De-icing H24
12.	Uwagi 1) - patrz GEN 2.1.	Remarks 1) - see GEN 2.1.

EPGD AD 2.4	SŁUŻBY I URZĄDZENIA OBSŁUGUJĄCE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
-------------	---------------------------------	----------------------------------

1.	Środki załadunkowe - platforma załadunkowa (3.5 t i 14 t), - podnośniki bagażowe (1.5 t i 5 t), - przyczepy do wózków bagażowych, - przyczepy do transportu palet cargo (7 t), - taśmociągi spalinowe, - wózki do kontenerów (ULD), - ciągniki do przyczep cargo, - ciągniki do wózków bagażowych, - platforma do rozładunku przesyłek (do 1.5 t), - urządzenie "Ambulift" dla niepełnosprawnych pasażerów na wózkach inwalidzkich.	Cargo-handling facilities - high-loader (3.5 t and 14 t), - lift trucks (1.5 t and 5 t), - baggage trailers, - cargo trailers (7 t), - conveyor belt loaders, - container dollies (ULD), - cargo trucks, - baggage trucks, - platform for cargo unloading (up to 1.5 t), - "Ambulift" device for disabled passengers on wheelchairs.
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 - 2 x 40500, 5 x 28300 L, 1 x 18000 L; AVGAS 100LL - 1 x 8500 L.	Fuelling facilities/Capacity JET A-1 - 2 x 40500, 5 x 28300 L, 1 x 18000 L; AVGAS 100LL - 1 x 8500 L.
4.	Urządzenia do odladzania Welcome Airport Services: Kiitokori EFI 2000 - 5; Vestergaard Elephant MY - 1; Vestergaard Elephant BETA - 2. LS AS: Vestergaard Elephant MY - 1; Vestergaard Elephant Sigma - 2.	De-icing facilities Welcome Airport Services: Kiitokori EFI 2000 - 5; Vestergaard Elephant MY - 1; Vestergaard Elephant BETA - 2. LS AS: Vestergaard Elephant MY - 1; Vestergaard Elephant Sigma - 2.
5.	Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych Dla statków powietrznych o wielkości do B739.	Hangar space for visiting aircraft For aircraft up to size of B739.
6.	Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych NIL	Repair facilities for visiting aircraft NIL
7.	Uwagi Agent handlingowy: Welcome Airport Services Sp. z o. o. ul. Słowackiego 206 80-298 Gdańsk Telefon: +48-58-341-2817 Faks: +48-58-341-2335 SITA: GDNKMXH, GDNKOXH Łączność radiowa: „GDAŃSK KOORDYNACJA”, częstotliwość 131,855 MHz. E-mail: ops.gdn@welcome-as.pl WWW: www.welcome-as.pl General & VIP Aviation - Welcome Airport Services Sp. z o. o. Tel. kom.: +48-693-225-528, +48 607-067-098 Telefon: +48-58-348-1402 SITA: GDNKOXH E-mail: executive.gdn@welcome-as.pl	Remarks Handling Agent: Welcome Airport Services Sp. z o. o. ul. Słowackiego 206 80-298 Gdańsk Phone: +48-58-341-2817 Fax: +48-58-341-2335 SITA: GDNKMXH, GDNKOXH Radio contact: "GDAŃSK COORDINATION", frequency 131.855 MHz. E-mail: ops.gdn@welcome-as.pl WWW: www.welcome-as.pl General & VIP Aviation - Welcome Airport Services Sp. z o. o. Mobile: +48-693-225-528, +48 607-067-098 Phone: +48-58-348-1402 SITA: GDNKOXH E-mail: executive.gdn@welcome-as.pl

<p>LS Airport Services S.A. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Tel. kom.: +48-885-680-341, Telefon: +48-22-206-9546 SITA: GDNVRXH E-mail: kzgdn@lsas.aero WWW: www.lsas.aero</p> <p>General & VIP Aviation – LS Airport Services Tel. kom.: +48-885-680-341 Telefon: +48-22-206-95-46 SITA: GDNVRXH E-mail: ga.gdn@lsas.aero WWW: www.lsas.aero</p> <p>FBO - General & VIP Aviation – General Aviation Airbase sp. z o.o. Tel. kom.: +48-885-398-855 +48-885 805-007 E-mail: ga@airbase.aero WWW: www.airbase.aero</p> <p>Cargo: Welcome Airport Services Sp. z o. o. Tel. kom.: +48-573-928-177 E-mail: cargo.gdn@welcome-as.pl WWW: www.cargo.welcome-as.pl SITA: GDNXCXH</p> <p>Tankowanie: Orlen Aviation Sp. z o.o. (JET A-1, AVGAS 100LL) Telefon: +48-24-256-8051 Faks: +48-24-367-9107 WWW: www.orlenaviation.pl Warunki płatności za paliwo: Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, VISA ELECTRON, MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, AMERICAN EXPRESS; b) karty paliwowe: AVCARD, MULTISERVICE, COLT Int., US Government, MH AVIATION, WORLD FUEL SERVICES Ltd., UVair, Aviation Into-plane. Air BP Aramco sp. z o.o. (JET A-1) Tel. kom.: +48-505-001-569; +48-515-124-381 Tel./faks: +48-58-768-1043 WWW: www.airbparamco.com E-mail: baza.gdansk@airbparamco.com Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, VISA ELECTRON, MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB; b) karty paliwowe: AIRBP.</p> <p>Operator hangaru: LS TECHNICS Sp. z o.o. Tel. kom.: +48-668-407-862 E-mail: mx.gdn@lst.aero</p> <p>Operator hangaru General Aviation: General Aviation Airbase sp. z o. o. Tel. kom.: +48-885-398-855 Tel. kom.: +48-885-805-007 E-mail: ga@airbase.aero WWW: www.airbase.aero</p>	<p>LS Airport Services S.A. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Mobile: +48-885-680-341, Phone: +48-22-206-9546 SITA: GDNVRXH E-mail: kzgdn@lsas.aero WWW: www.lsas.aero</p> <p>General & VIP Aviation – LS Airport Services Mobile: +48-885-680-341 Phone: +48-22-206-95-46 SITA: GDNVRXH E-mail: ga.gdn@lsas.aero WWW: www.lsas.aero</p> <p>FBO - General & VIP Aviation – General Aviation Airbase sp. z o.o. Mobile: +48-885-398-855 +48-885 805-007 E-mail: ga@airbase.aero WWW: www.airbase.aero</p> <p>Cargo: Welcome Airport Services Sp. z o. o. Mobile: +48-573-928-177 E-mail: cargo.gdn@welcome-as.pl WWW: www.cargo.welcome-as.pl SITA: GDNXCXH</p> <p>Fuelling: Orlen Aviation Sp. z o.o. (JET A-1, AVGAS 100LL) Phone: +48-24-256-8051 Fax: +48-24-367-9107 WWW: www.orlenaviation.pl Fuel payment conditions: The following forms of payment are accepted: a) payment cards: VISA, VISA ELECTRON, MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, AMERICAN EXPRESS; b) fuel carnets: AVCARD, MULTISERVICE, COLT Int., US Government, MH AVIATION, WORLD FUEL SERVICES Ltd., UVair, Aviation Into-plane. Air BP Aramco sp. z o.o. (JET A-1) Mobile: +48-505-001-569; +48-515-124-381 Phone/fax: +48-58-768-1043 WWW: www.airbparamco.com E-mail: baza.gdansk@airbparamco.com The following forms of payment are accepted: a) payment cards: VISA, VISA ELECTRON, MASTERCARD, MASTERCARD ELECTRONIC, MAESTRO, DINERS CLUB, JCB; b) fuel carnets: AIRBP.</p> <p>Hangar operator: LS TECHNICS Sp. z o.o. Mobile: +48-668-407-862 E-mail: mx.gdn@lst.aero</p> <p>General Aviation hangar operator: General Aviation Airbase sp. z o. o. Mobile: +48-885-398-855 Mobile: +48-885-805-007 E-mail: ga@airbase.aero WWW: www.airbase.aero</p>
--	---

EPGD AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
1.	Hotele Hotele w mieście.	Hotels Hotels in the city.
2.	Restauracje Restauracja, bar - w terminalu pasażerskim.	Restaurants Restaurant and bar in the passenger terminal.

3.	Środki transportu Autobusy miejskie, kolej, taksówki, wypożyczalnie samochodów.	Transportation City buses, train, taxi, car rentals.
4.	Pomoc medyczna Pierwsza pomoc, szpitale w mieście.	Medical facilities First aid, hospitals in the city.
5.	Usługi bankowe i pocztowe Na terenie portu lotniczego.	Bank and Post office In the airport area.
6.	Informacja turystyczna W terminalu pasażerskim.	Tourist office In the passenger terminal.
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPGD AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZE	RESCUE AND FIREFIGHTING SERVICES
--------------------	-----------------------------------	---

1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 7 ICAO	Aerodrome category for firefighting CAT 7 ICAO
2.	Wyposażenie ratownicze Sprzęt zgodny z wymogami ICAO dla kategorii 7 ochrony przeciwpożarowej.	Rescue equipment Rescue equipment conforming with ICAO requirements for firefighting category 7.
3.	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych Maksymalnie do MTOW 5700 kg.	Capability for removal of disabled aircraft Up to MTOW of 5700 kg.
4.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPGD AD 2.7	OCENA WARUNKÓW NA NAWIERZCHNI RWY I SPRAWOZDAWCZOŚĆ W TYM ZAKRESIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA	RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN
--------------------	---	--

1.	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania zestaw do odśnieżania - 10, ciągnik rolniczy z pługiem - 3, pług wirnikowy - 3, rozsiwacz środków chemicznych - 4.	Type(s) of clearing equipment snow removal set - 10, tractor with plough - 3, rotary plough - 3, spreader vehicle - 4.
2.	Kolejność oczyszczania W pierwszej kolejności: - RWY; - TWY w użyciu (w sytuacjach szczególnych przy intensywnych opadach śniegu odśnieżane są dwie drogi zjazdu z RWY - TWY A1 i G.); - APN (stanowiska postojowe w użyciu); - światła i urządzenia specjalne związane z obsługą lotów; - układ drogowy landside, przejazd do/od terminali. W drugiej kolejności: - pozostałe TWY; - pozostała (nie odśnieżona) część APN; - drogi przeciwpożarowe na podejściach z kierunku RWY 11 i RWY 29; - drogi i przejścia komunikacyjne wewnętrzne; - dworzec autobusowy i parkingi; - dojazdy do pozostałych obiektów portu lotniczego; - APN (płyty niebędące w użyciu); - drogi dojazdowe.	Clearance priorities First: - RWY; - TWYs in use (in special situations, in the case of heavy snowfall, two exit TWYs are cleared of snow - TWY A1 and G.); - APN (apron stands in use); - lights and special devices related to flights services; - landside road system, transfer to/from terminals. Second: - other TWYs; - other (not cleared of snow) sites of APN; - firefighting roads on the approaches to the RWY 11 and RWY 29; - internal roads and passages; - bus station and parkings; - access roads to other airport facilities; - APN (not in use); - access roads.
3.	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Na lotnisku stosuje się substancje do odładzania i zapobieganiu oblodzeniu: - KFOR, dla płynów mrówczan potasu; - NAFO, dla substancji stałych mrówczanu sodu.	Use of material for movement area surface treatment The following substances are used for de-icing and ice prevention: - KFOR, for potassium formate fluids; - NAFO, for sodium formate solids.
4.	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych NIL	Specially prepared winter runway NIL
5.	Uwagi Informacje o krytycznych zwałach śniegu przy krawędziach RWY, od wysokości 40 cm będą publikowane w depepszach SNOWTAM.	Remarks Information on critical snowbanks at RWY edges from 40 cm high will be published by SNOWTAM.

EPGD AD 2.8	DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
--------------------	---	--

1.	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych APN 1 - CONC, PCN 64 R/B/W/T APN 2 - CONC, PCN 64 R/B/W/T APN 3 - CONC, PCN 64 R/B/W/T APN 5 - CONC, PCN 64 R/A/W/T APN 6 - ASPH, PCN 46 F/B/W/T APN 7 - CONC, PCN 34 R/B/X/T APN 8 - ASPH, PCN 22 F/B/W/U	Designation, surface and strength of aprons APN 1 - CONC, PCN 64 R/B/W/T APN 2 - CONC, PCN 64 R/B/W/T APN 3 - CONC, PCN 64 R/B/W/T APN 5 - CONC, PCN 64 R/A/W/T APN 6 - ASPH, PCN 46 F/B/W/T APN 7 - CONC, PCN 34 R/B/X/T APN 8 - ASPH, PCN 22 F/B/W/U
----	--	--

2.	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania TWY A1 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A2 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A3 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A4 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A5 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A6 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A7 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY B - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY C - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY D - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY E - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY F - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY G - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY H - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY J - 12.0 m, ASPH, PCN 34 F/B/X/T TWY K - 11.0 m, ASPH, PCN 34 F/B/X/T TWY L - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY M - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY N - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY R - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY W - 10.5 m, ASPH, PCN 22 F/B/W/U	Designation, width, surface and strength of taxiways TWY A1 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A2 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A3 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A4 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A5 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A6 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY A7 - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY B - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY C - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY D - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY E - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY F - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY G - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY H - 23.0 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY J - 12.0 m, ASPH, PCN 34 F/B/X/T TWY K - 11.0 m, ASPH, PCN 34 F/B/X/T TWY L - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY M - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY N - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY R - 23.0 m, CONC, PCN 64 R/B/W/T TWY W - 10.5 m, ASPH, PCN 22 F/B/W/U
3.	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza APN 1: ELEV 449 ft, APN 2: ELEV 452 ft, APN 3: ELEV 449 ft, APN 5: ELEV 464 ft, APN 6: ELEV 490 ft, APN 8: ELEV 492 ft.	Location and elevation of altimeter checkpoints APN 1: ELEV 449 ft, APN 2: ELEV 452 ft, APN 3: ELEV 449 ft, APN 5: ELEV 464 ft, APN 6: ELEV 490 ft, APN 8: ELEV 492 ft.
4.	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR NIL	Location of VOR checkpoints NIL
5.	Pozycja punktów kontroli wskazań INS Patrz AD 2 EPGD 1-3-1.	Position of INS checkpoints See AD 2 EPGD 1-3-1.
6.	Uwagi Na APN 1 i APN 2 występują lokalne nierówności i uszkodzenia nawierzchni.	Remarks Local surface irregularities and defects are present on APN 1 and APN 2.

EPGD AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
-------------	---	---

1.	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych 1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się z: - światel osi TWY, - poprzeczek zatrzymania, - światel pośredniego miejsca oczekiwania, - światel ochronnych drogi startowej, - podświetlanych znaków nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. 2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składający się z: - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu, - systemu dokowania - dla stanowisk 20 - 24 - podświetlanych pionowych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych.	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands 1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWYs consisting of: - TWY centre line lights, - stop bars, - intermediate holding position lights, - runway guard lights, - illuminated mandatory and information signs and markings. 2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of: - aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings, - docking system for aircraft stands 20 - 24, - illuminated signs with parking stand numbers.
2.	Opis oznakowania i światel dróg startowych i dróg kołowania Oznakowanie dzienne: 1. RWY: progu, tożsamości RWY, strefy przyziemienia, punktu celowania, stałej odległości, osi, krawędziowe, płaszczyzny do zawracania ¹⁾ . 2. TWY: osi, krawędziowe z wyjątkiem TWY J oraz TWY W, miejsc oczekiwania przed drogą startową, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne. Światła: 1. RWY: Patrz punkt EPGD AD 2.14. 2. TWY: Patrz punkt EPGD AD 2.15.3.	RWY and TWY markings and lights Day marking: 1. RWY: THR, RWY designation, TDZ, aiming point, fixed distance, centre line, edge, turn pad ¹⁾ . 2. TWY: centre line, edge excluding TWY J and TWY W, runway holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information signs. Lights: 1. RWY: See point EPGD AD 2.14. 2. TWY: See point EPGD AD 2.15.3.
3.	Poprzeczki zatrzymania TWY: A2, C, D, E, F, G, H, J.	Stop bars TWYs: A2, C, D, E, F, G, H, J.
4.	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY NIL	Other RWY protection measures NIL

5.	Uwagi 1) Oznakowanie płaszczyzny do zawracania na THR 11 wykonane jest dla statków powietrznych o wielkości do MD-11.	Remarks 1) Runway turn pad marking on THR 11 designated for aircraft up to size of MD-11.
-----------	---	---

EPGD AD 2.10	PRZESZKODY LOTNISKOWE	AERODROME OBSTACLES
---------------------	------------------------------	----------------------------

<p>Dane o przeszkodach w Strefie 2 udostępnione są jedynie w postaci: zbioru danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD – cyfrowych danych o przeszkodach dla Strefy 2 (.csv). Dane te obejmują jedynie przeszkody przebijające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.</p> <p>Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.</p> <p>Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami: https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/ https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.</p> <p>Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.</p>	<p>Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.</p> <p>Area 3 obstacle data: NIL.</p> <p>Information on the above mentioned data sets can be found at https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/ https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.</p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p>
---	--

EPGD AD 2.11	PRZEKAZANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
---------------------	--	--

1.	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Gdańsk	Name of the associated meteorological office Aeronautical Meteorological Station Gdańsk
2.	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET H24	Hours of service/MET Office outside hours H24
3.	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru 24 HR	Office responsible for TAF preparation/Periods of validity Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office 24 HR
4.	Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami NIL	Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance NIL
5.	Odprawy przedstartowe Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-58-348-1191	Briefing and consultation provided Telephone consultation. Phone: +48-58-348-1191
6.	Dokumentacja i stosowane języki METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. PL, EN	Flight documentation/Language 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 Wyladowań 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 Internet.	Supplementary equipment available for providing information 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.) <u>Lotniskowa Stacja Meteorologiczna</u> Tel.: +48-58-348-1191 Tel. kom.: +48-503-122-918 E-mail: lsm.rebiechowo@imgw.pl <u>Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru</u> Tel.: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl	Additional information (limitation of services, etc.) <u>Aeronautical Meteorological Station</u> Phone: +48-58-348-1191 Mobile: +48-503-122-918 E-mail: lsm.rebiechowo@imgw.pl <u>Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office</u> Phone: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, +48-22-846-3818 E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

EPGD AD 2.12	CECHY FIZYCZNE DROGI STARTOWEJ	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS
---------------------	---------------------------------------	--

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut 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/Współrzędne końca drogi startowej Undulacja geoidy progru (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progru i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
11	113.00°GEO	2800 x 45	RWY: PCN 70 F/B/W/T. CONC/ASPH	54 22 51.84 N 018 27 07.38 E 97.0	451.4 450.8
29	293.00°GEO	2800 x 45	RWY: PCN 70 F/B/W/T. CONC/ASPH	54 22 16.56 N 018 29 30.18 E 96.9	488.5 485.9

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)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
11	Patrz/See AD 2 EPGD 2-1-1.	NIL	60 x 280	2920 x 280	240 x 120	NIL
29	Patrz/See AD 2 EPGD 2-1-1.	NIL	60 x 280	2920 x 280	240 x 120	Tak/Yes

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
11) - NIL	11) - NIL
29) - NIL	29) - NIL

EPGD AD 2.13	DŁUGOŚCI DEKLAROWANE	DECLARED DISTANCES
--------------	----------------------	--------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
11	2800	2860	2800	2800
29	2800	2860	2800	2800

EPGD AD 2.13.1	DŁUGOŚCI DEKLAROWANE TORA, TODA I ASDA DLA PROCEDUR "INTERSECTION TAKE OFF"	DECLARED DISTANCES TORA, TODA AND ASDA FOR "INTERSECTION TAKE OFF" PROCEDURES
----------------	---	---

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)
1	2	3	4	5
11	H	2561	2621	2561
29	B C	2738 2388	2798 2448	2738 2388

Uwagi	Remarks
Odległości mierzone od przecięcia odpowiednich osi RWY i TWY.	Distances are measured from intersections of axes of appropriate RWY and TWY.

EPGD AD 2.14	ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
--------------	-------------------------------------	------------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
11	SALS	420 m LIH	G	G	PAPI 3.5° left	62 dla/for B767	NIL
29	ALPA-ATA, CAT II/III SFL	900 m LIH SFL 30 m - 900 m - CAT I SFL 300 m - 900 m - CAT II/III	G	G	PAPI 3.0° left	64 dla/for B747	900 m

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/Colour INTST	Kolor/Colour	LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
11	2800 m/15 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: R/W FM 2500 - 2800 m: R LIH	2800 m/60 m	FM 0 - 2200 m: W FM 2200 - 2800 m: Y LIH	R	NIL
29	2800 m/15 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: R/W FM 2500 - 2800 m: R LIH	2800 m/60 m	FM 0 - 2200 m: W FM 2200 - 2800 m: Y LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
Za wyjątkiem PAPI wszystkie światła RWY i podejścia posiadają jednostki świetlne wyposażone w diody elektroluminescencyjne (LED).	Except PAPI, all RWY and approach lights have light units equipped with light emitting diodes (LEDs).

EPGD 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 LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10.	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania 1. Krawędziowe - wszystkie TWY z wyjątkiem TWY: L, M, R. 2. Światła osi - wszystkie TWY z wyjątkiem TWY: J, K, L, R. 3. Światła pośredniego miejsca oczekiwania - TWY: A1, A3, A4, A5, A6, A7, K, M, N, W. 4. Światła wykolowania z płaszczyzny do odladzania - APN 5. 5. Światła płaszczyzny do zawracania na RWY - THR 11.	TWY edge and centre line lighting 1. Edge - all TWYs excluding TWYs: L, M, R. 2. Centre line lights - all TWYs excluding TWYs: J, K, L, R. 3. Intermediate holding position lights - TWYs: A1, A3, A4, A5, A6, A7, K, M, N, W. 4. De-icing facility exit lights - APN 5. 5. RWY turn pad lights - THR 11.
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączenia Zasilanie rezerwowe dla wszystkich światel na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 SEC).	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 SEC).
5.	Uwagi Światła osi TWY, ochronne RWY, poprzeczek zatrzymania, pośredniego oczekiwania i krawędziowe TWY W posiadają jednostki świetlne wyposażone w diody elektroluminescencyjne (LED).	Remarks TWY centre line lights, RWY protection lights, stop bar lights, intermediate holding position lights and TWY W edge lights have light units equipped with light emitting diodes (LEDs).

EPGD AD 2.16	POLE WZLOTÓW DLA ŚMIGŁOWCÓW	HELICOPTER LANDING AREA
--------------	------------------------------------	--------------------------------

1.	Współrzędne geograficzne TLOF lub progu FATO Undulacja geoidy NIL	Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation NIL
2.	Wzniesienie TLOF i/lub FATO (ft) NIL	TLOF and/or FATO elevation (ft) NIL
3.	Wymiary TLOF i/lub FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie NIL	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking NIL
4.	Azymuty geograficzne FATO NIL	True BRGs of FATO NIL
5.	Rozporządzone długości deklarowane NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 2.22.5.	Remarks Procedures for helicopters: see point 2.22.5.

EPGD AD 2.17	PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE
--------------	--	--------------------------------------

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice pionowe Vertical limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign Language(s)
1	2	3	4
GDANSK/Lech Wałęsa CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 54 29 00 N 018 13 07 E 54 27 47 N 018 20 02 E 54 23 13 N 018 38 26 E 54 20 13 N 018 45 29 E 54 18 49 N 018 44 30 E 54 17 06 N 018 43 18 E 54 17 25 N 018 37 12 E 54 16 44 N 018 30 30 E 54 19 56 N 018 11 15 E 54 24 24 N 018 09 47 E 54 29 00 N 018 13 07 E	2000 ft GND	[D]	GDANŃSK WIEŻA (118.105 MHz) PL GDANŃSK TOWER (118.105 MHz) EN

5	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude	6500 ft AMSL
---	---	--------------

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

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

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC ¹⁾)
1	2	3	4	5	6
APP	GDAŃSK ZBLIŻANIE GDAŃSK APPROACH	127.280	-	-	H24
APP	GDAŃSK ZBLIŻANIE GDAŃSK APPROACH	133.660	-	-	0500-2200 (0400-2100)
TWR	GDAŃSK GROUND	131.330	-	-	0500-2100 (0400-2000)
TWR	GDAŃSK WIEŻA GDAŃSK TOWER	118.105	-	-	H24
ATIS	-	129.630	-	-	H24

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

EPGD AD 2.19	RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS
--------------	--	-----------------------------------

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość /kanał FREQ/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	IGDA	CH40X	H24	54 22 17.8 N 018 29 08.3 E	500 ft AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (6°E/May 20)	GZD	116.100 MHz CH108X	H24	54 23 16.1 N 018 25 31.0 E	500 ft AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	54 22 17.8 N 018 29 08.3 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 16 m GP 3.0°
ILS LOC (6°E/May 20) CAT IIIB 4 / E	IGDA	110.300 MHz	H24	54 22 56.3 N 018 26 49.3 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.

8	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	NIL
---	--	-----

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPGD AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY DLA LOTNISKA	LOCAL AERODROME REGULATIONS
--------------	-------------------------------	-----------------------------

2.20.1	<p>PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY</p> <p>Odcinek 150 m RWY 11/29 rozpoczynający się 1320 m od THR 11 niewidoczny z TWR.</p> <p>APN nr 6, 7, 8 oraz stanowiska postojowe 9-11, 20-28, 41-45, 80-81, niewidoczne z TWR.</p> <p>TWY N, TWY M na odcinku wzdłuż Terminala T2, TWY W niewidoczne z TWR.</p> <p>TWR GDAŃSK w godzinach 0500 - 2100 (0400 - 2000) UTC¹⁾ uruchamia stanowisko GDAŃSK GROUND pracujące na częstotliwości 131,330 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści: "GROUND is operating on frequency 131.330".</p>	<p>ATC PROCEDURES AT GDAŃSK LECH WAŁĘSA AERODROME</p> <p>A segment of 150 m of RWY 11/29 starting 1320 m from THR 11 is invisible from the TWR</p> <p>APNs No 6, 7, 8 and parking stands 9-11, 20-28, 41-45, 80-81, are invisible from the TWR.</p> <p>TWY N, TWY M on the section along Terminal T2, TWY W are invisible from the TWR.</p> <p>GDAŃSK TWR will open the GDAŃSK GROUND position between 0500 and 2100 (0400 and 2000) UTC¹⁾, operating on 131.330 MHz, after entering the following information in ATIS: "GROUND is operating on frequency 131.330".</p>
--------	--	---

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

¹⁾ - see GEN 2.1.

2.20.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

Na 20 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z GDAŃSK GROUND na częstotliwości 131,330 MHz (w godzinach pracy służby) lub z GDAŃSK WIEŻA na częstotliwości 118,105 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

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

Zezwolenia są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOBT/CTOT.

Wydawanie zezwoleń na lot – Datalink Departure Clearance (DCL)

Oprócz zezwoleń otrzymanych poprzez łączność radiową, GDAŃSK WIEŻA ma możliwość wydania zezwolenia na lot za pośrednictwem Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

Obowiązują następujące parametry czasowe:

- Ti (najwcześniejszy moment na otrzymanie depezy RCD)
Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 30 minut przed EOBT.
Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 30 minut przed CTOT.
- Tt (ostatni moment na otrzymanie depezy RCD)
Dla lotów z nieprzydzielonym CTOT - na 5 minut przed EOBT.
Dla lotów z przydzielonym CTOT - na 5 minut przed CTOT.
- T0 1 minuta (określony standard)
- T1 5 minut (określony standard)
- T2 1 minuta (określony standard)

Podczas trwania wymiany informacji, po rozpoczęciu procesu datalink, załogi powinny utrzymywać stałą łączność powietrze-ziemia z GDAŃSK GROUND na częstotliwości 131,330 MHz (w godzinach pracy służby) lub GDAŃSK WIEŻA na częstotliwości 118,105 MHz oraz powstrzymać się od dodatkowych zapytań związanych z zezwoleniem na lot.

Datalink Departure Clearance może zostać zastąpiona komunikacją radiową w zależności od natężenia ruchu i sytuacji pogodowej.

Uwaga:

Zezwolenie na lot może zostać przekazane przez ATC drogą radiową nawet po otrzymaniu Departure Clearance Request (RCD) poprzez datalink.

2.20.1.2 ZEZWOLENIA NA WYPYCHANIE, URUCHAMIANIE SILNIKÓW ORAZ KOŁOWANIE NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

Uruchamianie silników statku powietrznego, kołowanie, holowanie i wypychanie statków powietrznych może odbywać się tylko po nawiązaniu łączności i po uzyskaniu zgody od GROUND GDAŃSK.

W przypadku gdy zaplanowane ustawienie statku powietrznego lub procedura wkołowywania lub wykołowywania jest niezgodna z oznakowaniem poziomym, zawsze odbywa się ona według wskazań i pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Kontroler TWR wydaje załodze statku powietrznego zgodę na wykonanie operacji push-back, power-back lub wykołowywania ze stanowiska postojowego po poinformowaniu koordynatora ruchu naziemnego.

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

2.20.1.3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

2.20.1.3.1 ODLOTY

Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia THR 11 i 29 drogi startowej, jest gotowy do natychmiastowego startu.

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

RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

20 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall contact GDAŃSK GROUND on 131.330 MHz (during operational hours) or GDAŃSK TOWER on 118.105 MHz for ATC clearance and report the following details:

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

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

Datalink Departure Clearance (DCL)

In addition to clearances issued via radio, GDAŃSK TOWER has an option to issue ATC clearance via Datalink Departure Clearance (Eurocae Standard ED85A).

The following time parameters apply:

- Ti (earliest point in time to receive RCD message)
30 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
30 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.
- Tt (latest point in time to receive RCD message)
5 minutes prior to EOBT for flights with unassigned CTOT.
5 minutes prior to CTOT for flights with assigned CTOT.
- T0 1 min (defined standard)
- T1 5 min (defined standard)
- T2 1 min (defined standard)

After initiating the datalink process, crews shall maintain continuous air-ground communication with GDAŃSK GROUND on 131.330 MHz (during operational hours) or GDAŃSK TOWER on 118.105 MHz throughout the data exchange process and refrain from additional ATC clearance related enquiries.

Datalink Departure Clearance can be replaced by radio communication depending on the air traffic intensity and weather situation.

Note:

ATC clearance can be issued by ATC via radio even after receiving the Departure Clearance Request (RCD) via datalink.

RECEIVING PUSH-BACK, START-UP AND TAXI CLEARANCES AT GDAŃSK LECH WALESIA AERODROME

Start-up, taxiing, towing and push-back can take place only with established communication and with the prior approval from GDAŃSK GROUND.

When the planned position or taxiing in/out procedure is inconsistent with the surface markings, it shall be carried out according to signals and under the supervision of the marshaller.

The 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.

MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

DEPARTURES

ATC services assume each aircraft having received clearance to line up THR 11 or 29 to be ready for immediate departure.

Aircrews unable to comply with these requirements shall inform ATC services as soon as possible.

2.20.2 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY**2.20.2.1 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA**

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

Wkolowywanie, wykolowywanie śmigłowców na/z płyty postojowej pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

TWY L pomiędzy stanowiskami 31-37 dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m, na pozostałym odcinku TWY L dopuszcza się kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 52 m.

TWY M pomiędzy stanowiskami 21-28 dostępna jest dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m. Na pozostałych odcinkach TWY M dopuszcza się kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 52 m.

TWY N dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 52 m.

Przy zachowaniu specjalnej procedury TWY N dostępna dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 65 m (w przypadku statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m obowiązują specjalne procedury ustanowione przez Zarządzającego lotniskiem oraz kołowanie wyłącznie w asyście FOLLOW ME).

W przypadku wykorzystania stanowiska postojowego nr 28 przez statek powietrzny o rozpiętości skrzydeł powyżej 36 m TWY M niedostępna na odcinku od stanowiska nr 26 do skrzyżowania z TWY N (obowiązują specjalne procedury ustanowione przez Zarządzającego lotniskiem).

Dostęp do stanowisk 8-11 możliwy jest od strony TWY R. Przy zapewnieniu asysty FOLLOW ME możliwy dostęp do stanowisk 8-11 od strony TWY A5.

Dostęp do stanowisk 12 i 13 możliwy jest wyłącznie od strony TWY A5.

Dostęp do stanowiska 32 możliwy jest od strony TWY L dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 24 m, a od strony TWY A4 dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 30 m.

Dostęp do stanowiska 34 możliwy jest od strony TWY L dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 32 m, a od strony TWY A4 dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

TWY R przeznaczona jest wyłącznie dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m.

Zasadniczą funkcją TWY R jest obsługa stanowisk postojowych 8-11, niemniej możliwe jest jej wykorzystanie do kołowania pomiędzy TWY M i TWY L przez statki powietrzne o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m.

Statki powietrzne o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m muszą być kierowane wyłącznie na TWY A5.

Dopuszcza się równoczesne kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m lub mniejszej po TWY R oraz TWY A5.

2.20.2.2 PROCEDURY DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA

Stanowiska: 5-13, 20-28 - obowiązują procedura wypychania.

Stanowiska: 5-13, 20-28, 80-81 - zabronione jest obracanie statków powietrznych na własnym ciągu.

Postój statku powietrznego na stanowiskach 20-24 odbywa się według wskazań systemu dokującego lub poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

Postój na pozostałych stanowiskach odbywa się według poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

Przy zachowaniu specjalnych procedur - stanowisko 28 dostępne dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m i mniejszej niż 65 m. Wówczas wjazd i parkowanie na stanowisku 28 odbywa się wyłącznie w asyście FOLLOW ME. Wypychanie ze stanowiska odbywa się na TWY A6 lub TWY A7. Stanowiska 27 oraz 45 pozostają niedostępne. Ponadto wówczas TWY M niedostępna na odcinku od stanowiska 26 do skrzyżowania z TWY N.

PROCEDURES APPLICABLE AT GDAŃSK LECH WAŁĘSA AERODROME**TAXIING PROCEDURES**

During and immediately after rain, a reduced friction coefficient occurs on the RWYs and APNs. Caution is advised when taxiing.

Helicopters taxiing to/from the APN shall follow the marshaller's instructions.

TWY L between stands 31-37 is available for aircraft with a wingspan not greater than 36 m. The remaining section may be used for taxiing by aircraft with a wingspan not greater than 52 m.

TWY M between stands 21-28 is available for aircraft with a wingspan not greater than 36 m. The remaining sections of TWY M may be used for taxiing by aircraft with a wingspan not greater than 52 m.

TWY N is available for aircraft with a wingspan not greater than 52 m.

TWY N available for aircraft with a wingspan of not more than 65 m under special procedure (for aircraft with a wingspan of more than 36 m, special procedures established by the AD administrator apply. Taxiing with FOLLOW ME assistance only).

In the event that parking stand 28 is used by aircraft with a wingspan of more than 36 m, TWY M is not available on the section from stand 26 to the intersection with TWY N (special procedures established by the AD administrator apply).

Stands 8-11 can be accessed from TWY R. Stands 8-11 can be accessed from TWY A5 only when FOLLOW ME assistance is provided.

Stands 12-13 can be accessed from TWY A5 only.

Access to aircraft stand No 32 is possible from TWY L for aircraft with a wingspan up to 24 m and from TWY A4 for aircraft with a wingspan up to 30 m.

Access to aircraft stand No 34 is possible from TWY L for aircraft with a wingspan up to 32 m and from TWY A4 for aircraft with a wingspan up to 36 m.

TWY R is designated for aircraft with a wingspan not greater than 36 m.

The main purpose of TWY R is to serve stands 8-11. However, it can also be used by aircraft with a wingspan not greater than 36 m for taxiing between TWY M and TWY L.

Aircraft with a wingspan greater than 36 m must be directed solely to TWY A5.

It is permissible for more than one aircraft with a wingspan not greater than 36 m to simultaneously use TWY R and TWY A5 for taxiing.

PARKING AND PUSH-BACK PROCEDURES

Stands: 5-13, 20-28 - push-back procedure is applicable.

Stands: 5-13, 20-28, 80-81 - the turning of aircraft on its own thrust is prohibited.

Aircraft parking on stands 20-24 is carried out in accordance with docking system indications or the marshaller's instructions.

Parking on the remaining stands is carried out under guidance of the marshaller.

Parking stand 28 is available to aircraft with a wingspan greater than 36 m and less than 65 m under special procedures. In the event that the procedures are applied, entry and parking at stand 28 is carried out only with the assistance of FOLLOW ME. The push-back from the parking stand is carried out on TWY A6 or TWY A7. Parking stands 27 and 45 remain unavailable. In addition TWY M is not available on the section from stand 26 to the intersection with TWY N.

Przewoźnicy powinni upewnić się, czy lotnisko GDAŃSK im. Lecha Wałęsy 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.

Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania wyłącznie za zezwoleniem Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego.

Parkowanie statków powietrznych zawsze z kołami zabezpieczonymi podstawkami przez członka załogi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej.

Manewrowanie statku powietrznego na płytach postojowych tylko przy użyciu minimalnej mocy.

Załogi statków powietrznych oraz personel przebywający w polu ruchu naziemnego lotniska zobowiązany jest do noszenia ubioru o barwie jaskrawej w porze dziennej, a po zmroku ubrania z elementami odbłaskowymi. Pasażerowie są zwolnieni z tego obowiązku tylko w przypadku asystowania przez osobę wyposażoną w sposób wyżej wymieniony.

2.20.2.3 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Odladzanie statków powietrznych odbywa się na APN 5. Płyta postojowa posiada dwa stanowiska postojowe 50 i 51 przeznaczone dla statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł nie większej niż 36 m, na których niezależnie może odbywać się odladzanie.

Dodatkowo stanowisko postojowe 50A jest stanowiskiem alternatywnym dla statków o rozpiętości skrzydeł większej niż 36 m. Przy ustawieniu statku powietrznego na stanowisku 50A zamknięte zostają stanowiska 50 i 51.

Częstotliwość VHF agenta obsługi naziemnej „Welcome Airport Services” dotycząca odladzania samolotów - 131,505 MHz. Znak wywoławczy – “WELCOME DE-ICING”. Komunikacja z obsługą odladzania prowadzona jest tylko na podstawie znaków rejestracyjnych samolotu.

Łączność pomiędzy załogą statku powietrznego a kontrolerem GROUND odbywa się na częstotliwości VHF 131,330 MHz (GROUND). Poza godzinami pracy GROUND należy skontaktować się z kontrolerem TWR na częstotliwości VHF 118,105 MHz z (TOWER).

Potrzebę odladzania należy zgłosić do swojego agenta obsługi naziemnej oraz do kontrolera TWR/GROUND podczas otrzymywania zgody na lot.

Po zgodę na uruchamianie/wypychanie należy zgłosić się do kontrolera TWR/GROUND - tylko jeśli załoga jest w pełni gotowa do wykonania czynności (wszyscy pasażerowie na pokładzie, drzwi zamknięte, holownik podłączony, jeśli potrzebny).

Pozycja odladzania będzie przydzielana zależnie od przepływu ruchu lotniczego oraz typu statku powietrznego. Kołowanie do stanowiska odladzania zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR/GROUND.

W związku z zalegającym (w niewielkiej ilości) na nawierzchni płynem do odladzania należy zachować ostrożność podczas kołowania po płaszczyźnie z powodu możliwości okresowego wystąpienia obniżonego współczynnika szepności.

Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego musi otrzymać sygnał od personelu naziemnego o zakończeniu procedury odladzania.

Po zakończeniu procedury odladzania załoga statku powietrznego postępuje zgodnie z instrukcjami kontrolera TWR/GROUND.

Załoga kołująca do odladzania bez zastosowania powyższej procedury nie będzie akceptowana i zostanie odesłana z powrotem na stanowisko postojowe.

Kontroler TWR/GROUND nie ponosi odpowiedzialności za odladzanie i nie ma kontaktu z agentami obsługi naziemnej zajmującymi się odladzaniem.

2.20.2.4 AUTOMATYCZNY SYSTEM DOKOWANIA "SAFEGATE"

Air carriers should ensure that GDAŃSK Lech Walesa aerodrome has a tow bar for the relevant aircraft type. If there is no such tow bar available, an air carrier is obliged to have it on board or use a push-back (towing) procedure agreed with the handling agent.

Any exceptions to the push-back procedure are possible only with the approval of the Aerodrome Duty Officer.

Aircraft should be always parked using wheel chocks placed by a crew member or authorized handling agent.

Aircraft can be manoeuvred on the APNs only with minimum power.

Aircrews and staff staying within the aerodrome movement area are obliged to wear clothing of a conspicuous colour by day and with fluorescent elements by night. Passengers are exempted from this requirement only if assisted by a person dressed as described above.

AIRCRAFT DE-ICING

Aircraft de-icing is carried out on APN 5. The APN has two aircraft stands 50 and 51 designated for aircraft with a wingspan not greater than 36 m, where de-icing can be carried out independently.

Additionally, stand 50A is an alternative stand for aircraft with a wingspan greater than 36 m. When an aircraft is parked on stand 50A, stands 50 and 51 are closed.

Handling agent's (Welcome Airport Services) frequency for de-icing: 131.505 MHz; call sign: "WELCOME DE-ICING". In communication with the de-icing staff only registration marks are used to identify the aircraft.

Communication between a flight crew and the GROUND controller is on: VHF 131.330 MHz (GROUND). Outside the GROUND operational hours contact the TWR controller on 118.105 MHz (TOWER).

The requirement for de-icing shall be notified to the relevant handling agent and TWR/GROUND controller when a clearance for flight is being issued.

The request for start-up/push-back shall be made to the TWR/GROUND controller only when the flight crew is fully ready for the actions (all passengers on board, doors closed, tug connected if required).

The position for de-icing will be assigned depending on air traffic flow and aircraft type. Taxiing to the de-icing pad to be conducted in accordance with instructions given by the TWR/GROUND controller.

Caution should be exercised during taxiing on the de-icing pad due to remains of de-icing fluid which can temporarily lower the friction coefficient.

After the de-icing procedure has been completed the flight crew shall be informed by the ground personnel about the completion.

After the de-icing procedure has been completed the flight crew shall follow the TWR/GROUND controller's instructions.

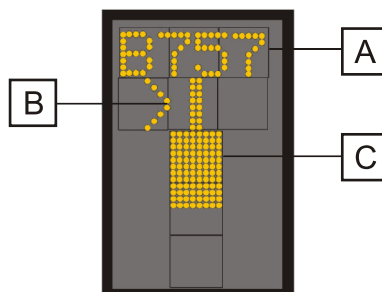
A flight crew taxiing to de-ice but not following the above procedure will not be admitted and send back to the aircraft stand.

The TWR/GROUND controller is not responsible for de-icing and has no contact with the handling agent providing de-icing.

AUTOMATED DOCKING SYSTEM "SAFEGATE"

Stanowiska postojowe 20, 20A, 21, 22, 23, 24 zostały wyposażone w automatyczny system wprowadzania na stanowisko SAFEDOCK. SAFEDOCK śledzi poprzeczne oraz wzdłużne położenie samolotu względem osi kołowania do miejsca postoju. Informacje dotyczące położenia oraz zagrożeń w procedurze dokowania przekazywane są załogom samolotów na wyświetlaczu zainstalowanym na przedłużeniu linii centralnej kołowania wprowadzającej na stanowisko postojowe.

Parking stands 20, 20A, 21, 22, 23, 24 are equipped with the automated docking guidance system SAFEDOCK. SAFEDOCK tracks the crosswise and longitudinal aircraft position relative to the aircraft stand taxilane. Information regarding the aircraft position and risks in the docking procedure is provided to flight crews on a display located at the extended centre line of an aircraft stand taxilane.



A. WYŚWIETLACZ ALFANUMERYCZNY / ALPHANUMERIC DISPLAY

ACFT type	typ samolotu (wcześniej zdefiniowany przez obsługę)	aircraft type (previously defined by the operator)
WAIT / VIEW / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
WAIT / GATE / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
SLOW DOWN	zbyt duża prędkość podczas kołowania na stanowisko	aircraft approach speed too fast for docking
ACFT type and SLOW	a) złe warunki pogodowe - zmniejszona widzialność b) utrata kontaktu z samolotem podczas kołowania	a) bad weather conditions - reduced visibility b) loss of contact with the aircraft during docking
STOP	konieczność nagłego zatrzymania (Emergency)	aircraft to be stopped immediately (emergency stop)
STOP / ID / FAIL	zatrzymanie z powodu niepowodzenia identyfikacji samolotu	aircraft to be stopped due to failed aircraft identification
STOP / SBU	zbyt duże odchylenie od linii centralnej w zasięgu ostatnich 2 metrów od punktu zatrzymania	aircraft far off the centre line within 2 m to the stop position
STOP / TOO / FAST	zatrzymanie z powodu zbyt dużej prędkości kołowania	aircraft to be stopped due to taxiing speed too fast
STOP następnie/next OK	prawidłowe zatrzymanie w punkcie zatrzymania	aircraft stopped in the correct position
TOO FAR	samolot przekroczył punkt zatrzymania (odległość powyżej 1 metra)	aircraft stopped too far past the stop position (distance more than 1 m)
CHOCK ON	podstawki (informacja pojawia się po 3 minutach)	chocks placed (information to appear after 3 minutes)

B. NAPROWADZANIE AZYMUTALNE / AZIMUTH GUIDANCE

Technika laserowego skanowania pozwala na użycie systemu przez załogę z obydwu foteli.	Laser scanning technology allows the system to be used from both pilot positions.
--	---

C. POLE WSKAŹNIKA ZBLIŻANIA / APPROACH DISTANCE FIELD

Wskazuje odległość do punktu zatrzymania.	The indicator shows the remaining distance to the stop position.
---	--

2.20.2.4.1 RUTYNOWE CZYNNOŚCI PODCZAS DOKOWANIA PRZY UŻYCIU SYSTEMU

Sprawdzić czy na wyświetlaczu wyświetla się poprawny (żądany) typ samolotu.

Ruchome strzałki wskazują uaktywnienie się systemu.

Kołować zgodnie z linią prowadzącą.

Wyświetlenie się żółtego pola wskaźnika zbliżania oznacza przechwycenie samolotu przez system.

Obserwować czerwone i żółte strzałki naprowadzania kierunkowego. Żółte strzałki po obu stronach żółtej linii centralnej oznaczają właściwą pozycję azymutalną.

W odległości 15 metrów od punktu zatrzymania, wyświetla się dystans do przebycia poprzez wyłączenie kolejnych rzędów wskaźników LED. Na wyświetlaczu podana również zostaje wartość liczbową (metry) przedstawiająca odległość do zatrzymania.

ROUTINE TO BE FOLLOWED WHEN USING THE SYSTEM

Check that the correct aircraft type is displayed on the display.

Flashing arrows indicate that the system has been activated.

The lead-in line is to be followed.

The appearance of the yellow approach indicator field indicates that the aeroplane has been identified by the system.

Observe the red and yellow azimuth guidance arrows. The yellow arrows on both sides of the centre line indicate the correct azimuth position.

At a distance of 15 metres from the stop position, the remaining distance to go is indicated by switching off successive rows of LED indicators. The display shows also the number of remaining metres to go.

Osiągnięcie przez samolot prawidłowej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się na wyświetlaczu komunikatu STOP oraz czerwonych prostokątów na zewnętrznych krawędziach pola prowadzenia.

Gdy samolot zostanie prawidłowo zaparkowany, po kilku sekundach na wyświetlaczu pojawi się komunikat "OK".

Po 3 minutach od podstawienia podstawek pod przednią goleń na wyświetlaczu pojawi się napis "CHOCK ON".

EMERGENCY STOP: w przypadku pojawienia się czerwonego napisu STOP oraz czerwonych strzałek po obydwu stronach prowadzenia azymutowego konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie samolotu.

2.20.2.4.2 PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA

Sygnaly przekazywane przez koordynatora ruchu naziemnego muszą być traktowane przez pilota jako nadrzędne w stosunku do informacji przekazywanych przez system SAFEDOCK.

W przypadku niesprawności systemu SAFEDOCK lub na prośbę pilota, ustawienie samolotu na stanowisku wyposażonym w system może odbywać się w oparciu o sygnały koordynatora ruchu naziemnego.

W przypadku awarii i/lub wyłączenia systemu SAFEDOCK podczas operacji wprowadzenia samolotu na stanowisko, dokończenie tej operacji odbywa się według sygnałów koordynatora ruchu naziemnego.

Kiedy samolot nie zostanie wykryty przez system SAFEDOCK (brak żółtego pola zbliżania) pilot musi zatrzymać samolot w bezpiecznej odległości od rękawa.

2.20.2.5 ZABEZPIECZENIE STATKU POWIETRZNEGO

Za prawidłowe zabezpieczenie statku powietrznego odpowiedzialna jest załoga statku powietrznego lub upoważniony agent obsługi naziemnej.

2.20.2.6 INNE OGRANICZENIA

NIL

Reaching the correct stop position is indicated by displaying a STOP message and red rectangles on the outer edges of the centre line lead field.

When the aeroplane is docked in the correct position, the display will show an OK message after a few seconds.

3 minutes after placing chocks under the nose gear, the display will show a CHOCK ON message.

EMERGENCY STOP: when a red STOP message and red arrows appear on both sides of the azimuth guidance line, the aeroplane is to be stopped immediately.

SAFETY PROCEDURES DURING DOCKING

Signals given by the marshaller must be considered by the pilot superior to information indicated by the SAFEDOCK system.

In the event of malfunction of the SAFEDOCK system or at the pilot's request, the docking of the aeroplane on a stand equipped with the system may be carried out with marshalling assistance.

In the event of failure and/or shut-off of the SAFEDOCK system during a docking operation, the operation will be completed with marshalling assistance.

If the aeroplane has not been detected by the SAFEDOCK system (no yellow approach distance field), the pilot must stop the aeroplane at a safe distance from the air bridge.

PROTECTION OF AIRCRAFT

The adequate protection of an aircraft is the responsibility of the flight crew or authorised ground agent staff.

OTHER RESTRICTIONS

NIL

EPGD AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
2.21.1	<p>PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DROGI STARTOWE</p> <p>Ze względu na ograniczenia hałasu na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:</p> <p>Odloty (H24)</p> <ol style="list-style-type: none"> RWY 29 RWY 11 <p>Zmniejszenie uciążliwości hałasu nie może być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:</p> <ol style="list-style-type: none"> jeżeli RWY nie jest czysta i sucha, tj. ujemnie oddziaływanie na nią pokrycie śniegiem, stopniałym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami; przy lądowaniu w warunkach, gdy pułap chmur jest niższy niż 150 m nad wzniesieniem lotniska albo do startu lub lądowania, kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 1900 m; kiedy został zgłoszony lub jest prognozowany uskok wiatru albo są spodziewane burze mające wpływ na podejścia i odloty; gdy składowa wiatru boczno, włączając poryw, przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylnego, włączając poryw, przekracza 9 km/h (5 kt). <p>Odstępstwa od powyższych zasad będą stosowane tylko w przypadkach zagrożenia, w celu skrócenia trasy dolotu.</p>	<p>NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS</p> <p>Due to noise abatement requirements the following preferential RWY system is in force at GDAŃSK Lech Walesa aerodrome:</p> <p>Departures (H24)</p> <ol style="list-style-type: none"> RWY 29 RWY 11 <p>Noise abatement shall not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances:</p> <ol style="list-style-type: none"> if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water or mud, rubber, oil or other substances; for landing in conditions, when the ceiling is lower than 150 m above aerodrome elevation or when the horizontal visibility is less than 1900 m; when windshear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure; when the cross-wind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt), or the tail-wind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt). <p>Exceptions to the above rules will be applied only in emergency situations for reducing the arrival route.</p>
2.21.2	<p>PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU</p> <p>Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy powinni stosować procedury ograniczania hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego w celu zmniejszenia poziomu hałasu w bezpośredniej okolicy lotniska.</p>	<p>NOISE ABATEMENT PROCEDURES</p> <p>Aircraft operators conducting flight operations at GDAŃSK Lech Walesa aerodrome should apply noise abatement procedures adequate for the relevant aircraft type to reduce the aircraft noise level in close proximity to the aerodrome.</p>

Odloty z RWY 11 oraz RWY 29 należy wykonywać następująco: dla lotów IFR zgodnie z procedurą SID RWY 11 i RWY 29 opublikowaną w AIP do osiągnięcia 3500 ft AAL (3989 ft AMSL), a następnie wykonać zakręt zgodnie z instrukcjami służby kontroli ruchu lotniczego. Procedura ta nie dotyczy samolotów turbośmigłowych oraz o lekkiej kategorii w śladzie turbulencji (obie łącznie) lub statków powietrznych zaplanowanych na wysokości przelotu poniżej 4500 ft AMSL.

W przypadku statków powietrznych o maksymalnej masie startowej przekraczającej 7000 kg obowiązuje zasada, że wykonując podejście z widocznością nie można schodzić poniżej 2500 ft AMSL przed stabilizacją na linii centralnej RWY.

W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego należy stosować odloty z RWY 11 oraz RWY 29 według 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.

2.21.3 OGRANICZENIE EMISJI HAŁASU

W celu zmniejszenia emisji hałasu zabrania się stosowania maksymalnego rewersu silników w czasie lądowania, z wyjątkiem względów bezpieczeństwa i stosowanie wydłużonego dobiegu po lądowaniu oraz redukcję mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu RWY.

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

Czas pracy urządzeń pokładowych (w tym klimatyzacji), APU bądź korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU powinien być ograniczony do minimum. Preferowane korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU.

Uruchamianie silników statków powietrznych niezwiązane z operacją startu jest dopuszczalne w koniecznych i w pełni uzasadnionych przypadkach jedynie na minimalnej mocy.

Wszelkie próby silników dopuszczalne po uzyskaniu zezwolenia od Dyżurnego Operacyjnego Portu przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

2.21.4 LOKALNE OGRANICZENIA DOTYCZĄCE WYKONYWANIA OPERACJI W GODZINACH 2100–0500 (2000–0400) UTC¹⁾

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ wymaga się redukcji mocy silników podczas startu poprzez wykorzystanie pełnego dystansu RWY. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ zabronione jest wykonywanie lotów szkolnych/treningowych, próbnych oraz technicznych.

Zaleca się ograniczenie stosowania odwracaczy ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ uruchamianie silników statków powietrznych niezwiązane z operacją startu (próba na biegu jałowym) jest dopuszczalne podczas bieżącej obsługi przedlotowej statku powietrznego.

2.21.5 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

Zarządzający lotniskiem GDAŃSK im. Lecha Wałęsy informuje, że prowadzi stały monitoring hałasu na podstawie 4 stałych punktów pomiarowych.

Nr punktu/Point No	Współrzędne/Coordinates
1	54 22 12.57 N 018 24 10.29 E
2	54 23 47.57 N 018 24 21.21 E
3	54 21 31.24 N 018 29 35.48 E
4	54 20 40.27 N 018 36 40.03 E

Operatorzy statków powietrznych zobowiązani są do włączania transponderów ADS-B przed przylotem/odlotem do/z lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy.

2.21.6 PŁYNNY PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

Departures from RWY 11 and RWY 29 shall be carried out in the following manner: for IFR flights according to SID RWY 11 and RWY 29 procedures published in the AIP to reach 3500 ft AAL (3989 ft AMSL) and then execute a turn as instructed by ATC. The procedure shall not apply to turboprop aeroplanes and light wake turbulence category aeroplanes (including both) or aircraft planned at an crossing altitude below 4500 ft AMSL.

For aircraft with a maximum take-off mass exceeding 7000 kg flight crews shall adhere to the principle that in visual approaches they cannot descend below 2500 ft AMSL before being established on the extended RWY centre line.

If no noise abatement procedures adapted to the relevant aircraft type are available, departures from RWY 11 and RWY 29 shall be carried out in accordance with the example noise abatement procedure for the departure climb (NADP1), in accordance to Chapter 3 ICAO Doc 8168 Aircraft Operations Vol. I – Flight Procedures, Part I, Section 7.

NOISE EMISSION REDUCTION

In order to reduce noise emission, it is forbidden to use the maximum reverse thrust during landing except for safety reasons, carry out a longer landing roll and reduce engine power during take-off by using the full RWY length.

Self-powered aircraft shall taxi on the APNs with minimum engine power.

The operating time of on-board equipment (including air-conditioning), APUs or the use of GPUs should be reduced to the minimum. The use of external GPUs is preferred.

Engine start-up not related to a take-off operation is permitted in necessary and fully justified cases only with minimum power use.

Any engine tests are allowed only with the approval of the Airport Duty Officer, provided they are carried out with great caution.

LOCAL RESTRICTIONS RELATED TO OPERATIONS CONDUCTED BETWEEN 2100 AND 0500 (2000 AND 0400) UTC¹⁾

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ reduction of engine power during take-off by using the full RWY length is required. This restriction does not apply in emergency situations.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ training, test and technical flights are prohibited.

Flight crews are advised to reduce the use of reverse thrust after landing between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾. This restriction does not apply in emergency situations.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC¹⁾ engine start-up not related to a take-off operation (engine check with idle power set) is permitted while conducting Pre-Flight Check procedures.

MONITORING AIRCRAFT NOISE

The administration of GDAŃSK Lech Walesa aerodrome informs that a constant monitoring of aircraft noise is carried out using four permanent measuring points.

Aircraft operators are required to operate ADS-B transponders before arrival at/departure from GDAŃSK Lech Walesa aerodrome.

CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

Płynne podejście do lądowania (CDA) jest zalecaną techniką operacji statków powietrznych, w trakcie której 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.

Celem techniki CDA jest zapewnienie załogom warunków do optymalizacji profilu podejścia do lądowania statku powietrznego w celu zredukowania wpływu hałasu lotniczego na otoczenie i, w miarę możliwości, zredukowania zużycia paliwa lotniczego i emisji spalin.

Technika CDA:

- 1) Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemienia.
- 2) Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.
- 3) Na lub przed pozycją z wiatrem utrzymywać prędkość IAS 220 kt lub minimalną prędkość czystej konfiguracji (w zależności od tego, która jest wyższa).

Przykład ATC R/T na lub powyżej 7000 ft AMSL:

- 25 NM lotu do strefy przyziemienia, zniżaj się kiedy będziesz gotowy.
- Oczekuj zakrętu do pozycji po trzecim po/przed/pomiędzy WPT.
- Oczekuj pełnej procedury.

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.

The aim of CDA is to assist pilots to optimize aircraft approach profiles in order to reduce noise impact on the ground and, where possible, reduce fuel use and exhaust emission.

CDA technique:

- 1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL in distance not greater than 25 NM to touchdown.
- 2) Expect NM information or base leg information from ATC at or above altitude 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.
- 3) At or before downwind position maintain IAS 220 kt or minimum clean speed, whichever is greater.

ATC R/T example at or above 7000 ft AMSL:

- 25 NM to touchdown, when ready descend.
- Expect base leg after/before/between WPT.
- Expect full procedure.

EPGD AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
	<p>STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY</p> <p>W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy (TMA GDAŃSK), 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 elewacji, c) węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej, d) stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej. <p>Jedynie na wyraźne żądanie załogi statku powietrznego zgłoszone w chwili nawiązania pierwszego kontaktu radiowego z organem ruchu lotniczego zapewniającym kontrolę zbliżania w TMA GDAŃSK, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI), podanymi w rozdziale GEN 2.1.</p>	<p>APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT</p> <p>In order to facilitate air traffic within Terminal Control Area of GDAŃSK Lech Walesa aerodrome (GDAŃSK TMA) the air traffic control unit executing Approach Control function will use non-metric units of measurement as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) nautical miles (NM) while expressing distance in navigation, b) feet (ft) while expressing altitudes, heights and elevations, c) knots (kt) while expressing horizontal speed, d) feet per minute while expressing vertical speed. <p>The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1 only at the request of the flight crew submitted by radio on initial contact with the unit executing Approach Control within the GDAŃSK TMA.</p>
<p>2.22.1</p>	<p>PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA GDAŃSK</p> <p>W TMA GDAŃSK obowiązuje następująca ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych lądujących na lotnisku im. Lecha Wałęsy:</p> <p>Po ustabilizowaniu w wiązce ILS CAT II or LOC RWY 29 ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 4 NM DME IGDA.</p> <p>Dla podejścia VOR RWY 29 po ustabilizowaniu na prostej ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 7 NM DME GZD.</p> <p>Dla podejścia VOR RWY 11 po ustabilizowaniu na prostej ograniczyć prędkość do wartości 290 km/h (160 kt) IAS i utrzymywać tę prędkość do 4 NM DME GZD.</p> <p>W przypadku niemożności zredukowania prędkości według powyższej procedury załoga statku powietrznego powinna natychmiast powiadomić organ ATC.</p> <p>Procedurę ograniczenia prędkości załogi statków powietrznych winny stosować bez dodatkowego przypominania ze strony organów ATC.</p>	<p>SPEED REDUCTION PROCEDURE FOR GDAŃSK TMA</p> <p>The following general speed reduction procedure is mandatory in the GDAŃSK TMA for aircraft landing at Gdańsk Lech Walesa aerodrome:</p> <p>After establishing on ILS CAT II or LOC RWY 29 reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 4 NM DME IGDA.</p> <p>When performing a VOR approach RWY 29, after establishing on a straight-in, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 7 NM DME GZD.</p> <p>When performing a VOR approach RWY 11, after establishing on a straight-in, reduce speed to 290 km/h (160 kt) IAS and maintain it until 4 NM DME GZD.</p> <p>In case of inability to reduce speed in accordance with the procedure described above, aircraft crew shall notify the ATC unit immediately.</p> <p>Speed reduction procedure is to be applied by aircraft crews without further reminding from the ATC unit.</p>
<p>2.22.2</p>	<p>PROCEDURY DLA LOTÓW IFR</p>	<p>PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS</p>

W TMA GDAŃSK zapewniana jest radarowa służba kontroli zbliżania. Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA GDAŃSK podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC – patrz strona ENR 6.7-1.

W TMA GDAŃSK wprowadzono procedury SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy. Procedury RNAV STAR kończą się w punktach IAF, które są jednocześnie punktami rozpoczęcia segmentów początkowych w procedurach podejścia do lądowania.

Procedury RNAV SID i STAR w TMA GDAŃSK zaprojektowane zostały według kryteriów dla RNAV 1. W celu wykonywania procedur bez ograniczeń wymagane jest dopuszczenie do wykonywania operacji RNAV 1.

W procedurach SID RNAV 1 w TMA GDAŃSK przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodne z PANS-OPS (ICAO Doc 8168 tom II) część I, sekcja 3, rozdział 3, dodatek 3, czyli: 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla lotniska EPGD.

Ze względu na fakt, iż znaczący odsetek statków powietrznych wykonujących operacje na lotnisku GDAŃSK im. Lecha Wałęsy nie posiada uprawnień do wykonywania operacji RNAV 1 oraz biorąc pod uwagę, że wszystkie trajektorie procedur SID i STAR RNAV 1 przebiegają powyżej MSA/MVA oraz uwzględniając, że w TMA GDAŃSK jest zapewniany monitoring radarowy w celu poprawy/uspawnienia przepływu ruchu lotniczego i odciążenia kontrolerów ruchu lotniczego, dopuszcza się aby statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji B-RNAV wykonywały loty zgodnie z trajektoriami procedur RNAV 1. Pozwoli to na znaczną redukcję łączności radiowo-telefonicznej. W tym zakresie obowiązują następujące warunki dodatkowe:

UWAGA 1: Statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji B-RNAV, wyposażone w system B-RNAV bez nawigacyjnej bazy danych i/lub wymagające ręcznego wprowadzania danych trasy są wyłączone ze stosowania i wykorzystania procedur RNAV 1. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji należy ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC. Dla takich statków powietrznych będzie zapewnione wektorowanie radarowe, zazwyczaj po trasie zgodnej z opublikowanymi procedurami. Takie statki powietrzne mogą również spodziewać się opóźnień lub wydłużenia trasy lotu podczas godzin szczytu ruchu lotniczego.

UWAGA 2: Kontrolerzy ruchu lotniczego będą zachowywać szczególną uwagę podczas monitorowania ruchu niedopuszczonego do wykonywania operacji RNAV 1. W razie wystąpienia jakichkolwiek problemów będą stosować wektorowanie radarowe.

Wszystkie procedury oczekiwania w TMA GDAŃSK wykonywane są zgodnie z instrukcjami ATC. Procedury te dostępne są również dla statków powietrznych niedopuszczonych do wykonywania operacji RNAV 1.

W miarę możliwości ATC zapewnić będzie wykonanie lotu po najkrótszej bezpośredniej trasie/stosowanie skrótów, zwłaszcza poza godzinami największego natężenia ruchu. Zakręt do podejścia końcowego wykonywany jest zazwyczaj z zastosowaniem wektorowania radarowego celem przyspieszenia obsługi ruchu oraz zachowania separacji.

Informacje dotyczące planowania wysokości lotu: załogi statków powietrznych powinny brać pod uwagę możliwość otrzymania zezwolenia na zniżanie zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach procedur STAR. Bieżące zezwolenie na zniżanie będzie podane przez ATC. W miarę możliwości należy stosować technikę CDA.

2.2.2.1 PROCEDURA OGÓLNA RCF PODCZAS WYKONYWANIA LOTÓW INNYCH NIŻ WEDŁUG SID LUB STAR ORAZ DLA STATKÓW POWIETRZNYCH NIEDOPUSZCZONYCH DO WYKONYWANIA OPERACJI STAR RNAV 1.

Within the GDAŃSK TMA, radar approach control service is provided. Minimum radar vectoring altitudes within the GDAŃSK TMA are shown on the ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – see ENR 6.7-1.

Within the GDAŃSK TMA, RNAV 1 SID and STAR procedures are applicable for each RWY of GDAŃSK Lech Walesa aerodrome. The RNAV STARs terminate at the IAFs which are also points of the beginning of the initial segments in the instrument approach procedures.

The RNAV SID and STAR procedures within the GDAŃSK TMA were designed according to RNAV 1 criteria. The procedures may be flown only by aircraft approved for RNAV 1 operations.

For the RNAV 1 SID procedures within the GDAŃSK TMA, the angle of bank (AOB) taken into consideration is in accordance with PANS-OPS (ICAO Doc 8168, Vol. II) Part I, Section 3, Chapter 3, Appendix 3. That is: 15° up to 1000 ft over DER ELEV, 20° above 1000 ft up to 3000 ft over DER ELEV and 25° above 3000 ft over DER ELEV. It is applicable to all SIDs for EPGD aerodrome.

Due to the fact that a significant percentage of aircraft operating at GDAŃSK Lech Walesa aerodrome is not approved for RNAV 1 operations, all RNAV 1 SID and STAR are above MSA/MVA, and radar monitoring is provided within the GDAŃSK TMA to enhance air traffic flows and reduce air traffic controllers' workload, aircraft approved for B-RNAV operations only are allowed to follow the trajectories of RNAV 1 procedures. This will allow high reduction in RTF communication. The following condition apply:

NOTE 1: Aircraft approved only for B-RNAV operations, equipped with B-RNAV system without navigation databases and/or requiring en-route data to be put in manually are exempted from the application of RNAV 1 procedures. In such circumstances, ATC shall be advised upon first contact. Radar vectoring will be provided usually along published procedures. Such aircraft may expect delays and/or extended routing during peak hours.

NOTE 2: Air traffic controllers will pay particular attention when monitoring traffic not approved for RNAV 1 operations. In the event that any problems occur, radar vectoring will be provided.

All holding patterns within the GDAŃSK TMA are to be flown as instructed by ATC. These procedures are also available for aircraft not approved for RNAV 1 operations.

Whenever possible, ATC will provide direct routing/shortcuts, especially during off-peak hours. The turn to final approach is usually performed with radar vectoring to expedite traffic handling and for separation.

Vertical planning information: flight crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on the STAR charts. The current descent clearance will be issued by ATC. If possible, a CDA technique should be applied.

GENERAL RCF PROCEDURE DURING FLIGHTS OTHER THAN SIDS OR STARS AND FOR AIRCRAFT NOT APPROVED FOR STAR RNAV 1 OPERATIONS.

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną/poziom lotu. Kontynuować lot do DVOR/DME GZD. Na tym DVOR zniżyć się do wysokości bezwzględnej 4000 ft (w przypadku nieudanego podejścia utrzymywać 3000 ft), a następnie skierować się do REP UVRİK (IF) VOR RWY 11 (R 287° MAG / D 10 NM DVOR/DME GZD) lub do REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 i VOR RWY 29 (R 107° MAG / D 16 NM DVOR/DME GZD), po czym wykonać podejście i lądowanie na najdogodniejszej RWY w zależności od kierunku wiatru i innych okoliczności (ILS, VOR RWY 29 lub VOR RWY 11).

W przypadku nieudanego podejścia na RWY 11 i utraty łączności - ustawić transponder na kod 7600, wznoszenie z kursem 110° do osiągnięcia wysokości bezwzględnej 5000 ft AMSL, wykonać zakręt w prawo na punkt GD809 a następnie kontynuować lot profilem STAR RWY 11 do podejścia RWY 11 z dalszym zniżaniem po punkcie GD803.

W przypadku nieudanego podejścia na RWY 29 i utraty łączności - ustawić transponder na kod 7600, wznosić się z kursem 290° do osiągnięcia wysokości bezwzględnej 5000 ft AMSL z osiągnięciem przed UVRİK, wykonać zakręt w lewo na punkt GD909 a następnie kontynuować lot profilem STAR RWY 29 do podejścia RWY 29 z dalszym zniżaniem po punkcie GD903.

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

2.22.3.1 WLOT DO CTR W LOCIE VFR

Przed wlotem w CTR EPGD (nie wyżej niż 1500 ft AMSL).

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

GOLF	54 22 28 N 018 46 44 E (falochron przy ujściu Wisły Śmiałej)
INDIA	54 28 16 N 018 18 35 E (zachodni skraj jeziora Marchowo)
MIKE	54 26 41 N 018 32 40 E (Opera Leśna w Sopocie)
X-RAY	54 16 34 N 018 29 22 E (płn.-wsch. skraj jeziora Kolbudy koło m. Kolbudy)
ZULU	54 19 30 N 018 11 01 E (płd.-zach. skraj jeziora Karczemne koło m. Kartuzy)

2.22.3.2 PUNKTY I PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR

Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może w razie konieczności otrzymać polecenie oczekiwania nad jednym z wyznaczonych punktów:

GOLF	54 22 28 N 018 46 44 E (falochron przy ujściu Wisły Śmiałej)
INDIA	54 28 16 N 018 18 35 E (zachodni skraj jeziora Marchowo)
MIKE	54 26 41 N 018 32 40 E (Opera Leśna w Sopocie)
NOVEMBER	54 24 42 N 018 29 06 E (centrum handlowe)
SIERRA	54 20 42 N 018 26 06 E (pałac w m. Leżno)
X-RAY	54 16 34 N 018 29 22 E (płn.-wsch. skraj jeziora Kolbudy koło m. Kolbudy)
ZULU	54 19 30 N 018 11 01 E (płd.-zach. skraj jeziora Karczemne koło m. Kartuzy)

2.22.4 LOTY SPECJALNE VFR

Jeżeli pułap chmur jest niższy niż 1500 ft lub widzialność w locie jest poniżej 5 km, wykonanie lotu VFR jest dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC na lot specjalny VFR w strefie kontrolowanej lotniska (CTR).

Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwolił na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz działania gaśnicze, obowiązują następujące warunki:

a) wyłącznie w porze dziennej,

Set the transponder to code 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed to DVOR/DME GZD. Over this DVOR, descend to altitude 4000 ft AMSL (in case of missed approach, maintain 3000 ft) and then proceed to REP UVRİK (IF) VOR RWY 11 (R 287° MAG / D 10 NM DVOR/DME GZD) or REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 and VOR RWY 29 (R 107° MAG / D 16 NM DVOR/DME GZD). Thereafter execute approach and land on the most convenient RWY depending on the wind direction and other conditions (ILS, VOR RWY 29 or VOR RWY 11).

In case of missed approach on RWY 11 and radio communication loss – set the transponder to code 7600, climb on course of 110° to reach altitude 5000 ft AMSL, make a right turn on GD809 point, then continue flight according to STAR RWY 11 to RWY 11 approach with further descending after GD803 point.

In case of missed approach on RWY 29 and radio communication loss – set the transponder to code 7600, climb on course of 290° to reach altitude 5000 ft AMSL to reach before UVRİK, make a left turn on GD909 point, then continue flight according to STAR RWY 29 to RWY 29 approach with further descending after GD903 point.

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

ENTRY INTO CTR IN VFR FLIGHT

Before entering EPGD CTR (not higher than 1500 ft AMSL).

Crew conducting VFR flight shall establish radio contact with GDAŃSK TWR not later than over the following points:

GOLF	54 22 28 N 018 46 44 E (breakwater at the mouth of the Wisła Śmiała River)
INDIA	54 28 16 N 018 18 35 E (western edge of Lake Marchowo)
MIKE	54 26 41 N 018 32 40 E (Opera Leśna in Sopot)
X-RAY	54 16 34 N 018 29 22 E (north-eastern edge of Lake Kolbudy near Kolbudy)
ZULU	54 19 30 N 018 11 01 E (south-western edge of Lake Karczemne near Kartuzy)

VFR POINTS AND HOLDING PROCEDURES

In case of intensity of air traffic, aircraft conducting VFR flight may be instructed to hold at one of the following points:

GOLF	54 22 28 N 018 46 44 E (breakwater at the mouth of the Wisła Śmiała River)
INDIA	54 28 16 N 018 18 35 E (western edge of Lake Marchowo)
MIKE	54 26 41 N 018 32 40 E (Opera Leśna in Sopot)
NOVEMBER	54 24 42 N 018 29 06 E (shopping centre)
SIERRA	54 20 42 N 018 26 06 E (palace in Leżno)
X-RAY	54 16 34 N 018 29 22 E (north-eastern edge of Lake Kolbudy near Kolbudy)
ZULU	54 19 30 N 018 11 01 E (south-western edge of Lake Karczemne near Kartuzy)

SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in control zone (CTR) is obtained.

Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases such as: medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:

a) the flight will be performed during daytime only,

- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

2.22.5 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

2.22.5.1 Śmigłowce wykonujące podejście wg wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko GDAŃSK im. Lecha Wałęsy 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.

2.22.5.2 Zaleca się, aby w zależności od przydzielonego stanowiska postojowego załogi śmigłowców wykonujące lądowanie na RWY 11/29 wybierały jako miejsce końcowego podejścia i przyziemienia odpowiednio:

- skrzyżowanie dróg kołowania E i F z RWY 11/29, następnie zwołnily RWY najbliższą wolną drogą kołowania - stanowiska postojowe na APN 1, 2, 3, 5;
- THR 29, kołowanie (podlot) drogami kołowania A1, J, K - do baz operacyjnych LPR, Straży Granicznej lub wyznaczonych stanowisk postojowych na APN 6.

2.22.5.3 W celu utrzymania sprawnego przepływu ruchu lotniczego, załogi śmigłowców na płozach nie wykonują przyziemienia, jedynie zniżą lot do wysokości podlotu i możliwie szybko opuszczają strefę lądowania w wyznaczoną drogę do kołowania, chyba, że TWR EPGD nakaże inaczej.

2.22.5.4 Śmigłowce niewymagające rozbiegu mogą zająć:

- RWY 11 przez TWY E
- RWY 29 przez TWY D, F.

2.22.5.5 W celu utrzymania sprawnego przepływu ruchu lotniczego, załogi śmigłowców na płozach nie wykonują przyziemienia, jedynie zniżą lot do wysokości podlotu i możliwie szybko opuszczają strefę lądowania w wyznaczoną drogę do kołowania, chyba, że TWR EPGD nakaże inaczej.

2.22.5.6 Należy zapewnić stanowisko postojowe o wymiarach nie mniejszych niż okrąg o średnicy 2D największego śmigłowca, do obsługi którego stanowisko jest przeznaczone.

2.22.6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

2.22.6.1.1 RWY 29 pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń może być wykorzystywana do wykonywania operacji w CAT: II, IIIA i IIIB przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS CAT III nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe danego operatora.

2.22.6.1.2 Kryteria wprowadzania oraz odwoływania LVP

2.22.6.1.2.1 Wprowadzanie LVP nastąpi gdy którykolwiek RVR spadnie poniżej 550 m i/lub pułap chmur spadnie do 200 ft lub poniżej.

2.22.6.1.2.2 Odwołanie LVP nastąpi gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i/lub pułap chmur osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją do dalszej poprawy.

2.22.6.1.3 Opis operacji w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)

2.22.6.1.3.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATC. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani za pośrednictwem rozgłośni ATIS lub drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: *Low visibility procedures in operation*. Jeżeli wykonywanie operacji ILS CAT II lub III jest niemożliwe, używana będzie następująca frazeologia: *Low visibility procedure in operation. ILS approach CAT II (lub CAT III) not available*.

b) the flight will be performed clear of clouds and in visual reference to terrain,

c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,

d) the ceiling is not less than 600 ft,

e) the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

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

It is recommended that, depending on the assigned aircraft parking stand, the helicopter crew landing on RWY 11/29 choose for final approach and touchdown respectively:

- the crossing of taxiways E, F and RWY 11/29, then vacate the RWY by the nearest available TWY – aircraft stands on APNs 1, 2, 3, 5;
- THR 29, taxiing (air taxiing) on taxiways A1, J, K - to the operational base of Medical Air Rescue, Border Guard or designated parking stands on APN 6.

For an expeditious flow of air traffic, crews of skid-fitted helicopters shall not touchdown but descent till hover taxi altitude reached and as soon as possible vacate the landing zone into the assigned TWY if not instructed otherwise by the EPGD TWR.

Helicopters that do not require rolling take-off may occupy:

- RWY 11 by TWY E
- RWY 29 by TWY D, F.

For an expeditious flow of air traffic, crews of skid-fitted helicopters shall not touchdown but descent till hover taxi altitude reached and as soon as possible vacate the landing zone into the assigned TWY if not instructed otherwise by the EPGD TWR.

Stand with dimensions not less than circle of 2D diameter of the biggest helicopter for which stand is designated, should be provided.

LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVPs)

RWY 29, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II, IIIA and IIIB operations by those operators whose minima have been accepted by the President of the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out ILS CAT III operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities.

Criteria for the initiation and termination of LVPs

LVPs will be initiated whenever any of the RVR values falls below 550 m and/or the cloud ceiling falls to 200 ft or below.

LVPs will be terminated when the RVR increases to 600 m or more and/or the cloud ceiling reaches 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.

Description of Low Visibility Operations (LVPs)

During LVPs, special ATC procedures will be applied. Flight crews will be informed of the commencement of these procedures by ATIS or by radio. The following phraseology will be used: *Low visibility procedures in operation*. If it is impossible to carry out ILS CAT II or III operations, the following phraseology will be used: *Low visibility procedure in operation. ILS approach CAT II (or CAT III) not available*.

- 2.22.6.1.3.2** W czasie przygotowania do LVP i trwania LVP należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości startów i lądowań.
- 2.22.6.1.3.3** Od przylatujących statków powietrznych służba kontroli ruchu lotniczego będzie wymagała korzystania z RWY 29 oraz opuszczania drogi startowej wyłącznie drogami kołowania: E, G, H.
- 2.22.6.1.3.4** Załogi statków powietrznych zobowiązane są do zgłoszenia opuszczenia drogi startowej (runway vacated) w momencie przejazdu statku powietrznego za koniec zielono-żółtych kodowanych świateł linii środkowej drogi kołowania.
- 2.22.6.1.3.5** Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będą używane RWY 11 i RWY 29. Zajęcie RWY możliwe przez:
- TWY A1 (RWY 29),
 - TWY B (RWY 29),
 - TWY C (RWY 29),
 - TWY H (RWY 11).
- 2.22.6.1.3.6** Niedozwolone jest wykonywanie startów jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.
- 2.22.6.1.4 Kołowanie w warunkach ograniczonej widzialności (LVP)**
- 2.22.6.1.4.1** Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła osi środkowej odbywa się bez asysty FOLLOW ME. Wyjątek stanowią TWY M oraz TWY N, w miejscu przecięcia z drogą serwisową. W tym przypadku kołowanie odbywać się będzie przy asyście FOLLOW ME. Na pozostałych drogach kołowania asysta FOLLOW ME jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.
- 2.22.6.1.4.2** W warunkach Visibility Conditions 3 (RVR < 400 m) TWR GDAŃSK stosuje separacje, zapewniając przynajmniej jeden wolny sektor drogi kołowania odstępu pomiędzy statkami powietrznymi oraz statkiem powietrznym i pojazdami na polu manewrowym.
- 2.22.6.1.4.3** Zezwolenia dla kołujących statków powietrznych będą wydawane w oparciu o punkty oczekiwania i pośrednie miejsca oczekiwania.
- 2.22.6.1.4.4** Załogi są zobowiązane do zgłaszania osiągnięcia stanowiska postojowego.
- 2.22.6.1.4.5** Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS CAT II albo III do celów szkoleniowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania *Request training approach Category II/III*. W takiej sytuacji działanie opisane w punktach 2.22.6.1.3.1 do 2.22.6.1.3.5 nie będą stosowane.
- 2.22.6.1.5 System weryfikacji pozycji statków powietrznych i pojazdów**
- 2.22.6.1.5.1** System weryfikacji pozycji statków powietrznych i pojazdów obejmuje pole manewrowe lotniska i wybrane drogi ruchu kołowego dla pojazdów. System został zbudowany w oparciu o: bariery pętli indukcyjnych, określanie pozycji statków powietrznych metodą multilateracji odpowiedzi radaru wtórnego i określania pozycji pojazdów lotniskowych w oparciu o transmisje transponderów ADS-B.
- 2.22.6.1.6 System barier pętli indukcyjnych**
- 2.22.6.1.6.1** Dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności zainstalowano system barier w postaci pętli indukcyjnych. W celu efektywnego zarządzania bezpieczeństwem operacji pole manewrowe zostało podzielone na sektory. Pętle zostały zamontowane w miejscach oczekiwania przed drogą startową, miejscach pośredniego oczekiwania, na drogach ruchu kołowego łączących się z drogą startową, na granicy strefy wrażliwej ILS GP. System barier stanowi dodatkowe źródło informacji wykorzystywane do:
- określenia pozycji pojazdów i statków powietrznych na polu manewrowym lotniska,
 - monitorowania ruchu pojazdów i statków powietrznych względem wydanych zezwoleń i instrukcji,
 - upewnienia się że RWY jest wolna od pojazdów i innych statków powietrznych dla lądujących i startujących statków powietrznych,
 - asysty dla pojazdów i kołujących statków powietrznych,
 - asysty dla służb ratowniczych.
- 2.22.6.1.7 Procedury używania transponderów**
- 2.22.6.1.7.1** Operatorzy statków powietrznych powinni upewnić się, czy zainstalowany transponder jest w stanie działać, gdy statek powietrzny znajduje się na ziemi.

During the preparation and operation phase of LVPs a significantly reduced departure and landing rate should be expected.

For arriving aircraft, the ATC will require the use of RWY 29 and exit from the RWY only via TWYs: E, G, H.

Aircraft crews are required to report 'runway vacated' after the aircraft has completely passed the end of the green/yellow colour coded taxiway centre-line lights.

During LVP/LVTO, RWY 11 and RWY 29 will be used for take-off for departing aircraft. The RWY may be accessed via:

- TWY A1 (RWY 29),
- TWY B (RWY 29),
- TWY C (RWY 29),
- TWY H (RWY 11).

Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.

Taxiing in low visibility conditions (LVP)

Taxiing on taxiways equipped with working centre-line lights is conducted without the assistance of FOLLOW ME. If the RVR falls below 550 m, FOLLOW ME assistance is required on taxiways not equipped with centre line lights and on TWY M and TWY N at the intersection with the service road.

During Visibility Conditions 3 (RVR < 400 m) GDAŃSK TWR uses separations to provide at least one free sector of the taxiway for a gap between aircraft and between aircraft and vehicles on the manoeuvring area.

Taxiing aircraft will be given clearances based on holding points or intermediate holding positions.

Flight crews are obliged to report when the aircraft has reached the stand.

Pilots who wish to perform a CAT II or III ILS approach for training flights should use the following phrase on first contact with APP control: *Request training approach Category II/III*. In this case, measures described in points 2.22.6.1.3.1 to 2.22.6.1.3.5 will not be applied.

System for verifying the position of aircraft and vehicles

The system for verifying the position of aircraft and vehicles covers the manoeuvring area and selected roads used by vehicular traffic. The system was developed based on: inductive loop barriers, determining the position of aircraft using multilateration of SSR signals and determining the position of aerodrome vehicles using ADS-B transponder signals.

System of inductive loop barriers

To ensure the safety of flight operations in low visibility conditions, a system of barriers in the form of inductive loops has been installed. For a more efficient management of operations, the manoeuvring area has been divided into sectors. The loops have been installed at runway holding positions, intermediate holding positions, on roads used by vehicular traffic and connected to the runway, on the border of ILS GP sensitive area. The system of barriers is an additional source of information used to:

- determine the position of aircraft and vehicles on the manoeuvring area,
- monitor compliance with clearances and instructions of aircraft and vehicles,
- ensure that the RWY is not occupied by vehicles and other aircraft clear for landing and departing aircraft,
- assist vehicles and taxiing aircraft,
- assist rescue services.

Procedures for the use of transponders

Aircraft operators should ensure that aircraft transponders are able to operate when the aircraft is on the ground.

- 2.22.6.1.7.2** Przy odlocie najpóźniej przed rozpoczęciem wypychania lub przed rozpoczęciem kołowania gdy procedura wypychania nie jest wymagana należy wybrać przypisany kod squawk i aktywować tryb Mode S. TCAS nie powinien być aktywowany przed uzyskaniem zgody na zajęcie drogi startowej.
- 2.22.6.1.7.3** Statek powietrzny wyposażony w transponder Mode S przekazuje identyfikację statku powietrznego zgodnie z danymi zawartymi w planie lotu lub jeżeli nie złożono planu lotu, wskazane zostają znaki rejestracyjne statku powietrznego. W przypadku kołowania bez złożonego planu lotu należy ustawić kod 2000 Mode A transpondera.
- 2.22.6.1.7.4** Ładujący statek powietrzny utrzymuje włączony transponder do czasu zatrzymania w pozycji parkingowej na stanowisku postojowym. TCAS powinien być dezaktywowany natychmiast po opuszczeniu drogi startowej.
- 2.22.6.1.7.5** Aktywacja transpondera w tryb Mode S oznacza wybranie: AUTO, ON, XPNDR lub równoważnie zgodnie z określoną instalacją.
- 2.22.6.1.7.6** Nie ustawiać pozycji OFF lub STDBY.
- 2.22.7 LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE**
- Loty szkolne w CTR GDAŃSK i TMA GDAŃSK mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.
- Loty techniczne w CTR GDAŃSK i TMA GDAŃSK mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od właściwego organu ATC.

Departing aircraft shall select the assigned code (squawk) and activate Mode S before commencing push-back at the latest or, when push-back is not necessary, before commencing taxi. TCAS shall not be activated before obtaining a line-up clearance.

Aircraft equipped with Mode S shall transmit the aircraft ID as filed in the flight plan or, when no flight plan has been filed, the aircraft registration. In the event of taxiing without prior filing the flight plan, Mode A code 2000 shall be selected on the transponder.

The transponder of a landing aircraft shall be turned on until the aircraft stops at the parking position. TCAS shall be deactivated immediately upon vacating the RWY.

The activation of Mode S in a transponder means selecting: AUTO, ON, XPNDR, or the equivalent according to specific installation.

Do not select OFF or STDBY.

TRAINING AND TECHNICAL FLIGHTS

Training flights within the GDAŃSK CTR and GDAŃSK TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

Technical flights within the GDAŃSK CTR and GDAŃSK TMA may be conducted after they have been notified by phone to the appropriate ATC unit and given ATC instructions.

EPGD AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
2.23.1	MIEJSCA KONCETRACJI PTAKÓW I OBSZARY FAUNY WRAŻLIWEJ NA RUCH LOTNICZY W OTOCZENIU LOTNISKA	BIRD CONCENTRATION AREAS AND AREAS WITH FAUNA SENSITIVE TO AIR TRAFFIC
2.23.1.1	Migracje ptaków: Głównym szlakiem migracji ptaków siewkowatych, kaczek i gęsi jest wybrzeże Bałtyku w kierunku południowo-zachodnim. W okresie jesiennym możliwe występowanie kluczy powyższych ptaków przelatujących nad lotniskiem. Wzmoczona aktywność mew ze względu na usytuowanie lotniska w rejonie Zatoki Gdańskiej, obserwowana jest zwłaszcza podczas złych warunków atmosferycznych (opady deszczu/śniegu, silny wiatr). Występowanie krukowatych związane jest z bezpośrednim sąsiedztwem ogródków działkowych.	Bird migrations: The main migratory bird flyway of Charadriiformes birds, ducks and geese is the coast of the Baltic Sea in a south-western direction. In autumn, formations of birds overflying the aerodrome may occur. An increased activity of gulls related to the location of the aerodrome in the area of Gdańsk Bay is observed especially in poor weather conditions (rain/snow, strong wind). The presence of corvids is related to the immediate vicinity of garden allotments.
2.23.1.2	Ostrzeżenia: Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku, związane jest z aktywnością lęgową ptaków (myszolew, pustułka, jaskółka, skowronki). Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt to: lisy, zające, bociany, żurawie, czajki, szpaki i gołębie.	Warnings: A greater probability of wildlife strikes is from 1 May till 30 September each year and is related to the breeding activity of birds (buzzard, kestrel, swallow, larks). Other animal species observed in the vicinity of the aerodrome are: foxes, hares, storks, cranes, lapwings, starlings, pigeons.
2.23.2	KONTROLA AKTYWNOŚCI ZWIERZĄT I RAPORTOWANIE Kontrolę w zakresie ożywionej przyrody wykonuje i dokumentuje Koordynator Regulowania Środowiska Przyrodniczego (KRŚP). Na bieżąco prowadzi on obserwacje obszaru lotniska i podejmuje działanie w razie wystąpienia zagrożenia ze strony środowiska przyrodniczego. Przeprowadza również kontrole pola manewrowego co najmniej w odstępach 30 minutowych, oraz na bieżąco reaguje w przypadku wystąpienia zagrożenia. Stosuje metody zapobiegawcze (doraźne) takie jak: syreny odstraszające zamontowane na samochodzie (Scarecrow), środki pirotechniczne. Metody zapobiegawcze długofalowe obejmują politykę zarządzania trawą w celu uniemożliwienia przesiadywania ptaków w bezpośrednim sąsiedztwie pasa startowego oraz rozpylanie środków chemicznych odstraszających dziką zwierzynę. Każde prawdopodobne zderzenie statków powietrznych ze zwierzętami podlega sprawdzeniu (inspekcja pola manewrowego, w przypadku lądowania – oględziny statku powietrznego) przez Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego (DOPL) i Koordynatora Regulowania Środowiska Przyrodniczego (KRŚP). Z potwierdzonego zderzenia wykonywany jest raport.	CONTROL OF WILDLIFE ACTIVITY AND REPORTING A control of wildlife activity is carried out and documented by the Physical Environment Regulation Coordinator. The Coordinator continually monitors the area of the aerodrome and takes action when an environmental hazard occurs. The Coordinator also carries out checks of the manoeuvring area at least every 30 minutes to react when a hazard occurs. The preventive (ad-hoc) measures taken by the Coordinator are among other things: bird-scaring vehicle (Scarecrow), pyrotechnics. Long-term preventive measures include grass management that prevents birds from residing in the immediate vicinity of the runway and chemical repellents for wildlife.
2.23.3	WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE ODPOWIEDNICH PUNKTÓW LINII ŚRODKOWEJ TWY	GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TWY CENTRE LINE POINTS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	54 22 19.01	018 29 20.39	36	54 22 34.29N	018 28 41.22	71	54 22 47.13N	018 27 58.69
2	54 22 18.25	018 29 23.48	37	54 22 36.23	018 28 36.54	72	54 22 47.22	018 27 58.32
3	54 22 17.95	018 29 24.71	38	54 22 33.91	018 28 35.90	73	54 22 47.69	018 27 56.98
4	54 22 19.70	018 29 33.15	39	54 22 33.59	018 28 31.46	74	54 22 48.24	018 27 57.39
5	54 22 19.92	018 29 33.33	40	54 22 34.78	018 28 16.62	75	54 22 49.38	018 27 58.20
6	54 22 22.59	018 29 31.70	41	54 22 35.62	018 28 13.19	76	54 22 50.57	018 27 57.26
7	54 22 23.68	018 29 27.32	42	54 22 34.06	018 28 19.50	77	54 22 42.31	018 27 46.13
8	54 22 21.17	018 29 29.18	43	54 22 40.56	018 28 03.93	78	54 22 42.49	018 27 45.39
9	54 22 19.37	018 29 27.88	44	54 22 41.04	018 28 01.62	79	54 22 43.30	018 27 42.11
10	54 22 22.99	018 29 35.55	45	54 22 41.36	018 28 06.05	80	54 22 43.68	018 27 40.58
11	54 22 23.10	018 29 35.63	46	54 22 41.45	018 28 07.27	81	54 22 54.39	018 27 41.80
12	54 22 23.42	018 29 35.71	47	54 22 41.74	018 28 11.37	82	54 22 53.93	018 27 39.61
13	54 22 23.85	018 29 35.87	48	54 22 41.41	018 28 15.58	83	54 22 52.62	018 27 38.66
14	54 22 24.65	018 29 36.44	49	54 22 42.23	018 28 12.26	84	54 22 50.12	018 27 40.32
15	54 22 23.04	018 29 36.44	50	54 22 43.13	018 28 10.85	85	54 22 51.57	018 27 34.44
16	54 22 22.79	018 29 37.50	51	54 22 44.31	018 28 10.90	86	54 22 49.15	018 27 28.42
17	54 22 22.35	018 29 38.31	52	54 22 44.89	018 28 11.31	87	54 22 47.14	018 27 26.55
18	54 22 21.99	018 29 38.57	53	54 22 45.82	018 28 11.98	88	54 22 47.91	018 27 23.43
19	54 22 21.63	018 29 39.16	54	54 22 46.60	018 28 15.83	89	54 22 51.26	018 27 25.68
20	54 22 19.99	018 29 45.76	55	54 22 44.21	018 28 25.52	90	54 22 53.14	018 27 28.11
21	54 22 20.27	018 29 47.14	56	54 22 44.50	018 28 09.33	91	54 22 53.32	018 27 27.36
22	54 22 21.65	018 29 48.18	57	54 22 44.05	018 28 10.22	92	54 22 52.29	018 27 23.04
23	54 22 24.69	018 29 23.21	58	54 22 43.32	018 28 10.18	93	54 22 50.49	018 27 21.74
24	54 22 25.20	018 29 21.17	59	54 22 43.52	018 28 07.03	94	54 22 49.40	018 27 17.41
25	54 22 25.51	018 29 22.59	60	54 22 43.67	018 28 06.46	95	54 22 49.96	018 27 15.17
26	54 22 26.49	018 29 23.32	61	54 22 44.27	018 28 04.00	96	54 22 50.42	018 27 14.12
27	54 22 26.75	018 29 14.88	62	54 22 42.51	018 28 01.40	97	54 22 52.16	018 27 11.87
28	54 22 25.85	018 29 11.17	63	54 22 45.65	018 27 58.42	98	54 22 52.60	018 27 10.93
29	54 22 23.74	018 29 09.65	64	54 22 45.58	018 27 57.44	99	54 22 53.07	018 27 09.05
30	54 22 21.24	018 29 11.45	65	54 22 45.08	018 27 58.07	100	54 22 50.66	018 27 10.49
31	54 22 20.47	018 29 14.50	66	54 22 46.10	018 27 56.89	101	54 22 50.68	018 27 10.82
32	54 22 23.50	018 29 02.24	67	54 22 46.54	018 27 54.80	102	54 22 50.56	018 27 12.40
33	54 22 22.75	018 29 05.31	68	54 22 46.86	018 27 53.53	103	54 22 49.89	018 27 15.14
34	54 22 28.07	018 29 09.55	69	54 22 46.93	018 27 55.71	-	-	-
35	54 22 33.92	018 28 45.88	70	54 22 47.22	018 27 56.96	-	-	-

2.23.4 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE MIEJSC OCZEKIWANIA PRZED RWY

GEOGRAPHICAL COORDINATES OF RUNWAY HOLDING POSITIONS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
A1	54 22 19.29	018 29 32.72	C	54 22 24.78	018 29 10.40	G	54 22 50.79	018 27 26.29
B	54 22 20.24	018 29 28.51	D	54 22 33.84	018 28 34.91	H	54 22 51.41	018 27 22.41
J	54 22 22.74	018 29 35.38	F	54 22 41.45	018 28 06.56	-	-	-

A2	54 22 23.68	018 29 27.32	E	54 22 42.76	018 28 01.09	-	-	-
----	-------------	--------------	---	-------------	--------------	---	---	---

2.23.5 WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE POŚREDNICH MIEJSC OCZEKIWANIA GEOGRAPHICAL COORDINATES OF INTERMEDIATE HOLDING POSITIONS

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
2_K	54 22 21.31	018 29 47.93	1_A3	54 22 28.21	018 29 09.01	3_A5	54 22 45.63	018 27 58.49
1_K	54 22 22.90	018 29 37.02	2_A3	54 22 32.73	018 28 50.71	2_R	54 22 47.12	018 27 58.74
1_J	54 22 24.05	018 29 36.01	1_A4	54 22 37.06	018 28 33.19	1_M	54 22 48.33	018 27 57.44
1_A1	54 22 22.59	018 29 31.70	2_A4	54 22 42.23	018 28 12.26	1_A6	54 22 46.89	018 27 53.40
1_A2	54 22 24.44	018 29 24.24	1_L	54 22 44.92	018 28 11.33	2_A6	54 22 50.08	018 27 40.47
1_W	54 22 26.25	018 29 23.14	1_R	54 22 44.65	018 28 08.70	1_N	54 22 52.62	018 27 38.66
2_A2	54 22 25.45	018 29 20.14	1_A5	54 22 43.65	018 28 06.54	1_A7	54 22 51.60	018 27 34.32
3_A2	54 22 26.64	018 29 15.35	2_A5	54 22 44.14	018 28 04.52	-	-	-

EPGD AD 2.24 MAPY LOTNICZE DOTYCZĄCE LOTNISKA AERONAUTICAL CHARTS RELATED TO AN AERODROME

AD 2 EPGD 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO Mapy parkowania statków powietrznych - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO Aircraft Parking Charts - ICAO
AD 2 EPGD 1-1-2	Mapa lotniska - Rejony odpowiedzialności	Aerodrome Chart - Areas of Responsibility
AD 2 EPGD 1-3-1	Płyty postojowe 1, 2, 3	Aprons 1, 2, 3
AD 2 EPGD 1-3-2	Płyta postojowa 5	Apron 5
AD 2 EPGD 1-3-3	Płyty postojowe 6,7,8	Aprons 6,7,8
AD 2 EPGD 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 11/29 Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 11/29 Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPGD 3-1-1	RWY 29 Mapy standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO	RWY 29 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPGD 4-2-1-0	RNAV RWY 11	RNAV RWY 11
AD 2 EPGD 4-2-2-0	RNAV RWY 29 Mapy standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO	RNAV RWY 29 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPGD 5-3-1-0	RNAV RWY 11	RNAV RWY 11
AD 2 EPGD 5-3-2-0	RNAV RWY 29 Mapy podejść według wskazań przyrządów - ICAO	RNAV RWY 29 Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPGD 6-1-1	ILS CAT II & III or LOC RWY 29	ILS CAT II & III or LOC RWY 29
AD 2 EPGD 6-2-1	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 6-2-3	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 6-6-1-1	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 6-6-2-1	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart

EPGD AD 2.25 WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU WIDOCZNOŚCIĄ (VSS) VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Brak penetracji.

No penetrations.