

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

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

1.	<b>ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja</b> 54°22'39"N 018°27'58"E - Centralna linia RWY, 1800 m od THR 29.	<b>ARP - WGS-84 coordinates and site at AD</b> 54°22'39"N 018°27'58"E - RWY centre line, 1800 m from THR 29.
2.	<b>Odległość, kierunek od miasta</b> 12 km (6.5 NM) BRG 285° GEO	<b>Direction and distance from city</b> 12 km (6.5 NM) BRG 285° GEO
3.	<b>Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia</b> 489 ft/21.5°C	<b>Elevation/Reference temperature</b> 489 ft/21.5°C
4.	<b>Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska</b> 95 ft	<b>Geoid undulation at AD ELEV PSN</b> 95 ft
5.	<b>Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka</b> 5°E (2015)/ 9'E	<b>MAG VAR/Annual change</b> 5°E (2015)/ 9'E
6.	<b>Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, teleks, AFS</b> 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) AFS: EPGDYDYX 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	<b>AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS</b> Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Phone: +48-58-348-1154 (office) Phone: +48-58-348-1159 (Airport Duty Officer) Phone: +48-606-268-370 (Airport Duty Officer - mobile) Fax: +48-58-345-2283 (office) Fax: +48-58-348-1459 (Airport Duty Officer) AFS: EPGDYDYX 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.	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b> IFR/VFR	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b> IFR/VFR
8.	<b>Uwagi</b> TWR: +48-58-340-7462 +48-58-340-7469 APP: +48-58-340-7472 +48-58-340-7479 (faks) ARO: +48-22-574-7173 +48-22-574-7188 (faks) FIS: +48-58-340-7485 +48-58-340-7486 (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) Catering: DO & CO Poland +48-58-348-1341 Ferien +48-795-517-626 (tel. kom.) Biuro TAF: +48-58-628-8151	<b>Remarks</b> TWR: +48-58-340-7462 +48-58-340-7469 APP: +48-58-340-7472 +48-58-340-7479 (fax) ARO: +48-22-574-7173 +48-22-574-7188 (fax) FIS: +48-58-340-7485 +48-58-340-7486 (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) Catering: DO & CO Poland +48-58-348-1341 Ferien +48-795-517-626 (mobile) TAF Office: +48-58-628-8151

EPGD AD 2.3	GODZINY PRACY (UTC <sup>1</sup> )	OPERATIONAL HOURS (UTC <sup>1</sup> )
-------------	-----------------------------------	---------------------------------------

1.	<b>Zarządzający lotniskiem</b> H24	<b>Aerodrome Administration</b> H24
2.	<b>Służby celne i paszportowe</b> H24	<b>Customs and immigration</b> H24
3.	<b>Służby medyczne i sanitarne</b> H24	<b>Health and sanitation</b> H24
4.	<b>Służba Informacji Lotniczej</b> H24 W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg.	<b>AIS</b> H24 In the scope of services provided by ARO.
5.	<b>Biuro Odpraw Załóg</b> H24	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b> H24
6.	<b>Biuro Meteorologiczne</b> H24	<b>MET Office</b> H24

7.	<b>Służby Ruchu Lotniczego</b> H24	<b>ATS</b> H24
8.	<b>Tankowanie</b> 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.	<b>Fuelling</b> 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.	<b>Obsługa</b> H24 Obsługa magazynowa: 0400 - 2300 (0300 - 2200).	<b>Handling</b> H24 Cargo handling: 0400 - 2300 (0300 - 2200).
10.	<b>Ochrona</b> H24	<b>Security</b> H24
11.	<b>Odladzanie</b> H24	<b>De-icing</b> H24
12.	<b>Uwagi</b> 1) - patrz GEN 2.1.	<b>Remarks</b> 1) - see GEN 2.1.

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

1.	<b>Środki załadunkowe</b> - 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.	<b>Cargo-handling facilities</b> - 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.	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b> JET A-1, AVGAS 100LL	<b>Fuel/Oil types</b> JET A-1, AVGAS 100LL
3.	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b> JET A-1 (6 cystern - 3 x 28300 L, 2 x 30000 L, 1 x 18000 L); AVGAS 100LL (1 cysterna - 8000 L).	<b>Fuelling facilities/Capacity</b> JET A-1 (6 tank trucks - 3 x 28300 L, 2 x 30000 L, 1 x 18000 L); AVGAS 100LL (1 tank truck - 8000 L).
4.	<b>Urządzenia do odladzania</b> Kiitokori EFI 2000 - 2 Haenlein Eisbar II Vestergaard Elephant Beta - 2	<b>De-icing facilities</b> Kiitokori EFI 2000 - 2 Haenlein Eisbar II Vestergaard Elephant Beta - 2
5.	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b> Dla statków powietrznych o wielkości do B739.	<b>Hangar space for visiting aircraft</b> For aircraft up to size of B739.
6.	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b> NIL	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b> NIL
7.	<b>Uwagi</b> <b>Agent handlingowy:</b> Welcome Airport Services Sp. z o.o. ul. Słowackiego 206 80-298 Gdańsk Telefon: +48-58-348-1403, 1404 Faks: +48-58-348-1310 SITA: GDNGHLO, GDNKKXH E-mail: ops@welcome-as.pl WWW: www.welcome-as.pl Łączność radiowa: "Gdańsk Handling", częstotliwość 131,85 MHz. LS Airport Services S.A. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Tel. kom.: +48-885-680-341, 342, 343 SITA: GDNVRXH E-mail: opsgdn@lsas.aero WWW: www.lsas.pl <b>Executive Aviation and Charter Flights</b> Welcome Airport Services Sp. z o.o. Telefon: +48-58-348-1402 Faks: +48-58-348-1310 Tel. kom.: +48-693 225 528 SITA: GDNGHLO, GDNKKXH E-mail: opsea@welcome-as.pl	<b>Remarks</b> <b>Handling Agent:</b> Welcome Airport Services Sp. z o.o. ul. Słowackiego 206 80-298 Gdańsk Phone: +48-58-348-1403, 1404 Fax: +48-58-348-1310 SITA: GDNGHLO, GDNKKXH E-mail: ops@welcome-as.pl WWW: www.welcome-as.pl Radio contact: "Gdańsk Handling", frequency 131.85 MHz. LS Airport Services S.A. ul. Słowackiego 200 80-298 Gdańsk Mobile: +48-885-680-341, 342, 343 SITA: GDNVRXH E-mail: opsgdn@lsas.aero WWW: www.lsas.pl <b>Executive Aviation and Charter Flights</b> Welcome Airport Services Sp. z o.o. Phone: +48-58-348-1402 Fax: +48-58-348-1310 Mobile: +48-693 225 528 SITA: GDNGHLO, GDNKKXH E-mail: opsea@welcome-as.pl

<p><b>Cargo handling:</b> Telefon: +48-58-348-1202 Faks: +48-58-348-1461</p> <p><b>Tankowanie:</b> 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</p> <p>Warunki płatności za paliwo: Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, EUROCARD/MASTER CARD, AMERICAN EXPRESS b) karty paliwowe: AVCARD, MULTISERVICE, COLT Int., US Government, MH AVIATION, WORLD FUEL SERVICES Ltd., UVair, Aviation Into-plane. LOTOS AIR BP Polska (JET A-1) Tel. kom.: +48-505-001-569 Tel./Faks: +48-58-768-1043 E-mail: lotostank.bazagdansk@grupalotos.pl</p> <p>Akceptowane są następujące formy płatności: a) karty płatnicze: VISA, EUROCARD/MASTER CARD, AMERICAN EXPRESS b) karty paliwowe: STERLING CARD BP.</p> <p><b>Operator hangaru:</b> LS TECHNICS Sp. z o.o. Tel. kom.: +48-668-407-862 E-mail: mx.gdn@lst.aero</p>	<p><b>Cargo handling:</b> Phone: +48-58-348-1202 Fax: +48-58-348-1461</p> <p><b>Fuelling:</b> Orlen Aviation Ltd. (JET A-1, AVGAS 100LL) Phone: +48-24-256-8051 Fax: +48-24-367-9107 WWW: www.orlenaviation.pl</p> <p>Fuel payment conditions: The following forms of payment are accepted: a) payment cards: VISA, EUROCARD/MASTER CARD, AMERICAN EXPRESS b) fuel carnets: AVCARD, MULTISERVICE, COLT Int., US Government, MH AVIATION, WORLD FUEL SERVICES Ltd., UVair, Aviation Into-plane. LOTOS AIR BP Polska (JET A-1) Mobile: +48-505-001-569 Phone/Fax: +48-58-768-1043 E-mail: lotostank.bazagdansk@grupalotos.pl</p> <p>The following forms of payment are accepted: a) payment cards: VISA, EUROCARD/MASTER CARD, AMERICAN EXPRESS b) fuel carnets: STERLING CARD BP.</p> <p><b>Hangar operator:</b> LS TECHNICS Sp. z o.o. Mobile: +48-668-407-862 E-mail: mx.gdn@lst.aero</p>
---	--

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

1.	<p><b>Hotele</b> Hotele w mieście.</p>	<p><b>Hotels</b> Hotels in the city.</p>
2.	<p><b>Restauracje</b> Restauracja, bar - w terminalu pasażerskim.</p>	<p><b>Restaurants</b> Restaurant and bar in the passenger terminal.</p>
3.	<p><b>Środki transportu</b> Autobusy miejskie, taksówki, wypożyczalnie samochodów.</p>	<p><b>Transportation</b> City buses, taxi, car rentals.</p>
4.	<p><b>Pomoc medyczna</b> Pierwsza pomoc, szpitale w mieście.</p>	<p><b>Medical facilities</b> First aid, hospitals in the city.</p>
5.	<p><b>Usługi bankowe i pocztowe</b> Na terenie portu lotniczego.</p>	<p><b>Bank and Post office</b> In the airport area.</p>
6.	<p><b>Informacja turystyczna</b> W terminalu pasażerskim.</p>	<p><b>Tourist office</b> In the passenger terminal.</p>
7.	<p><b>Uwagi</b> NIL</p>	<p><b>Remarks</b> NIL</p>

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

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

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

1.	<p><b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b> - zestaw do odśnieżania - 9, - pług lotniskowy - 3, - pług wirnikowy - 3, - rozsiewacz środków chemicznych - 2.</p>	<p><b>Types of clearing equipment</b> - snow removal set - 9, - runway snow plough - 3, - rotary plough - 3, - spreader vehicle - 2.</p>
2.	<p><b>Kolejność oczyszczania</b> Patrz AD 1.2, punkt 2.9.</p>	<p><b>Clearance priorities</b> See AD 1.2, point 2.9.</p>
3.	<p><b>Uwagi</b> Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM i MOTNE.</p>	<p><b>Remarks</b> Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM and MOTNE.</p>

EPGD AD 2.8	PLYTY POSTOJOWE, DROGI KOŁOWANIA I PUNKTY KONTROLI WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
1.	<b>Nawierzchnia i nośność płyty</b> APN 1 - CONC, PCN 41 R/B/W/T APN 2 - CONC, PCN 51 R/B/W/T APN 3 - CONC, PCN 64 R/A/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	<b>Apron surface and strength</b> APN 1 - CONC, PCN 41 R/B/W/T APN 2 - CONC, PCN 51 R/B/W/T APN 3 - CONC, PCN 64 R/A/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
2.	<b>Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność</b> TWY "A1" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "A2" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "A3" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "A4" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "A5" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "A6" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "A7" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "B" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "C" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "D" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "E" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "F" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "G" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "H" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "J" - 12 m, ASPH, PCN 34 F/B/X/T TWY "K" - 11 m, ASPH, PCN 34 F/B/X/T TWY "L" - 23 m, CONC, PCN 41 R/B/W/T TWY "M" - 23 m, CONC, PCN 64 R/A/W/T TWY "N" - 23 m, CONC, PCN 64 R/A/W/T TWY "R" - 23 m, CONC, PCN 51 R/B/W/T	<b>TWY width, surface and strength</b> TWY "A1" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "A2" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "A3" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "A4" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "A5" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "A6" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "A7" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "B" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "C" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "D" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "E" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "F" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "G" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "H" - 23 m, ASPH, PCN 64 F/B/W/T TWY "J" - 12 m, ASPH, PCN 34 F/B/X/T TWY "K" - 11 m, ASPH, PCN 34 F/B/X/T TWY "L" - 23 m, CONC, PCN 41 R/B/W/T TWY "M" - 23 m, CONC, PCN 64 R/A/W/T TWY "N" - 23 m, CONC, PCN 64 R/A/W/T TWY "R" - 23 m, CONC, PCN 51 R/B/W/T
3.	<b>Punkt sprawdzania wysokościomierzy</b> APN 1: ELEV 449 ft, APN 2: ELEV 453 ft, APN 3: ELEV 449 ft, APN 6: ELEV 489 ft.	<b>ACL and elevation</b> APN 1: ELEV 449 ft, APN 2: ELEV 453 ft, APN 3: ELEV 449 ft, APN 6: ELEV 489 ft.
4.	<b>Punkty sprawdzania VOR/INS</b> INS	<b>VOR/INS checkpoints</b> INS
5.	<b>Uwagi</b> 2.8.4 - patrz AD 2 EPGD 1-3-1. Na APN 1 i APN 2 występują lokalne nierówności i uszkodzenia nawierzchni.	<b>Remarks</b> 2.8.4 - see AD 2 EPGD 1-3-1. Local surface irregularities and defects are present on APN 1 and APN 2.

EPGD AD 2.9	SYSTEM KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM I OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
-------------	--	---

1.	<b>Znaki identyfikacyjne miejsc postojowych, linie prowadzenia po drogach kołowania oraz wizualne systemy dokowania/parkowania na miejscach postojowych statków powietrznych</b> 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.	<b>Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands</b> 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.	<b>Oznakowanie i światła dróg startowych oraz dróg kołowania</b> Oznakowanie dzienne: 1. <b>RWY:</b> progu, tożsamości RWY, strefy przyziemienia, punktu celowania, stałej odległości, osi, krawędziowe, płaszczyzny do zawracania <sup>1)</sup> . 2. <b>TWY:</b> osi, krawędziowe z wyjątkiem TWY "J", miejsc oczekiwania przed drogą startową, pośrednich miejsc oczekiwania, znaki nakazu i informacyjne. Światła: 1. <b>RWY:</b> Patrz punkt EPGD AD 2.14. 2. <b>TWY:</b> Patrz punkt EPGD AD 2.15.3.	<b>RWY and TWY markings and lights</b> Day Marking: 1. <b>RWY:</b> THR, RWY designation, TDZ, aiming point, fixed distance, centre line, edge, turn pad <sup>1)</sup> . 2. <b>TWY:</b> centre line, edge excluding "J", runway holding positions, intermediate holding positions, mandatory and information signs. Lights: 1. <b>RWY:</b> See point EPGD AD 2.14. 2. <b>TWY:</b> See point EPGD AD 2.15.3.
3.	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> TWY: A2, C, D, E, F, G, H, J.	<b>Stop bars</b> TWYs: A2, C, D, E, F, G, H, J.
4.	<b>Uwagi</b> <sup>1)</sup> Oznakowanie płaszczyzny do zawracania na THR 11 wykonane jest dla statków powietrznych o wielkości do MD-11.	<b>Remarks</b> <sup>1)</sup> Runway turn pad marking on THR 11 designated for aircraft up to size of MD-11.

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

W strefach podejścia i startu / In approach and take-off areas							
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie / Markings / LGT
					AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7	8
11/APCH	Masz monitorujący ILS LOC/ILS LOC monitor mast	GD051-2016-51	54°22'55.2" N	018°26'53.9" E	19	463	TAK/TAK, YES/YES
11/APCH	Antena ILS LOC/ILS LOC antenna	GD001-2015-1	54°22'56.3" N	018°26'49.3" E	14	456	TAK/TAK, YES/YES
11/APCH	Las na wzniesieniu - Banino/Forest on terrain height - Banino	GD042-2015-42	54°23'14.7" N	018°24'55.9" E	66	529	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Las na wzniesieniu - Banino/Forest on terrain height - Banino	GD043-2015-43	54°23'27.4" N	018°24'57.2" E	83	542	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD037-2015-37	54°23'30.4" N	018°23'15.3" E	87	617	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD036-2015-36	54°23'30.5" N	018°23'13.4" E	87	617	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD034-2015-34	54°24'04.0" N	018°23'22.2" E	65	598	NIE/NIE, NO/NO
11/APCH	Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD035-2015-35	54°24'04.2" N	018°23'20.3" E	69	599	NIE/NIE, NO/NO

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

W kręgu nadlotniskowym i na lotnisku / In circling area and at AD						
Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie / Markings / LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD010-2015-10	54°20'13.8" N	018°30'41.6" E	96	604	NIE/NIE, NO/NO
Kościół z wieżą - Kiełpino G./Church with tower - Kiełpino G.	GD004-2015-4	54°20'16.5" N	018°30'52.4" E	100	612	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD009-2015-9	54°20'23.4" N	018°31'13.9" E	88	601	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD023-2015-23	54°20'43.9" N	018°29'06.2" E	90	602	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD028-2015-28	54°20'46.4" N	018°29'21.5" E	88	617	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD013-2015-13	54°20'58.9" N	018°30'01.3" E	121	609	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD033-2015-33	54°21'03.6" N	018°24'34.0" E	192	664	NIE/NIE, NO/NO
Las na wzniesieniu - Wydmuchów/Forest on terrain height - Wydmuchów	GD012-2015-12	54°21'18.0" N	018°26'42.0" E	93	659	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD029-2015-29	54°21'40.8" N	018°23'40.6" E	159	602	NIE/NIE, NO/NO
2 kominy/2 chimneys	GD011-2015-11	54°21'48.2" N	018°28'27.7" E	170	604	NIE/TAK, NO/YES
Wskaźnik kierunku wiatru/Wind direction indicator	GD032-2015-32	54°22'14.5" N	018°29'16.6" E	25	507	TAK/TAK, YES/YES
Wiatromierz W3/Anemometer W3	GD027-2015-27	54°22'15.7" N	018°29'11.8" E	35	515	TAK/TAK, YES/YES
Masz monitorujący ILS GP/ILS GP monitor mast	GD047-2015-47	54°22'17.2" N	018°29'10.6" E	22	500	TAK/TAK, YES/YES
Antena ILS GP/DME/ILS GP/DME antenna	GD024-2015-24	54°22'17.8" N	018°29'08.3" E	53	530	TAK/TAK, YES/YES
Komin/Chimney	GD005-2015-5	54°22'20.9" N	018°30'14.2" E	88	573	TAK/TAK, YES/YES
Ice Alert 1/Ice Alert 1	GD048-2015-48	54°22'23.1" N	018°29'16.2" E	6	485	NIE/NIE, NO/NO
RVR 1/RVR 1	GD044-2015-44	54°22'23.5" N	018°29'17.5" E	9	489	TAK/NIE, YES/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD030-2015-30	54°22'24.1" N	018°22'24.7" E	175	696	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD041-2015-41	54°22'27.4" N	018°23'01.1" E	81	614	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD040-2015-40	54°22'27.9" N	018°23'03.0" E	92	623	NIE/NIE, NO/NO
Zlewnia 3/Catchment 3	GD053-2016-53	54°22'29.5" N	018°28'19.5" E	6	449	TAK/TAK, YES/YES
Masz - Złota Karczma/Mast - Złota Karczma	GD017-2015-17	54°22'37.0" N	018°31'04.0" E	168	651	TAK/TAK, YES/YES
Ice Alert 2/Ice Alert 2	GD049-2015-49	54°22'37.1" N	018°28'19.6" E	6	453	NIE/NIE, NO/NO
RVR 2/RVR 2	GD045-2015-45	54°22'37.8" N	018°28'21.3" E	9	455	TAK/NIE, YES/NO

W kręgu nadlotniskowym i na lotnisku / In circling area and at AD						
Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie / Markings / LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
Wiatromierz W2 z anteną/W2 anemometer with antenna	GD026-2015-26	54°22'37.9" N	018°28'21.3" E	35	481	TAK/TAK, YES/YES
Zlewnia 4/Catchment 4	GD052-2016-52	54°22'42.3" N	018°27'26.9" E	5	448	TAK/TAK, YES/YES
Wiatromierz W1/Anemometer W1	GD025-2015-25	54°22'44.4" N	018°27'21.1" E	35	478	TAK/TAK, YES/YES
RVR 3/RVR 3	GD046-2015-46	54°22'44.5" N	018°27'21.2" E	9	452	TAK/NIE, YES/NO
Ice Alert 3/Ice Alert 3	GD050-2015-50	54°22'50.9" N	018°27'30.5" E	6	451	NIE/NIE, NO/NO
Wskaźnik kierunku wiatru/Wind direction indicator	GD031-2015-31	54°22'53.8" N	018°27'20.7" E	25	474	TAK/TAK, YES/YES
Radar TAR/MSSR/TAR/MSSR radar	GD018-2015-18	54°22'58.0" N	018°27'39.5" E	138	590	NIE/TAK, NO/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD039-2015-39	54°23'07.4" N	018°23'08.8" E	76	636	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	GD038-2015-38	54°23'07.4" N	018°23'11.0" E	70	632	NIE/NIE, NO/NO
Budynek/Building	GD003-2015-3	54°24'48.6" N	018°27'27.0" E	127	605	NIE/TAK, NO/YES
Komin/Chimney	GD022-2015-22	54°24'53.3" N	018°27'41.3" E	117	596	TAK/TAK, YES/YES
Maszt/Mast	GD021-2015-21	54°24'58.0" N	018°28'07.5" E	148	621	TAK/TAK, YES/YES

Poniższy wykaz zawiera obiekty charakterystyczne w rejonie lotniska GDANSK im. Lecha Wałęsy (EPGD). Obiekty te nie stanowią przeszkód lotniczych w otoczeniu lotniska, gdyż ich wysokość nie przekracza powierzchni ograniczających wysokość zabudowy oraz obiektów naturalnych w otoczeniu lotniska lub zlokalizowane są poza zasięgiem tych powierzchni. The data set presented below contains significant objects in the vicinity of GDANSK Lech Walesa aerodrome (EPGD). However, these objects are not aerodrome obstacles as they do not penetrate the aerodrome obstacle limitation surfaces or are located beyond these surfaces.

Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie / Markings / LGT
			AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6
Komin/Chimney	54°18'28.1" N	018°37'08.5" E	214	380	NIE/NIE, NO/NO
Maszt/Mast	54°19'41.9" N	018°36'13.0" E	178	451	TAK/TAK, YES/YES
Maszt - Kiełpino Górne/Mast - Kiełpino Górne	54°20'32.4" N	018°30'30.3" E	120	576	NIE/NIE, NO/NO
Maszt - Żukowo/Mast - Żukowo	54°20'32.7" N	018°19'35.5" E	250	854	TAK/TAK, YES/YES
Komin/Chimney	54°20'43.3" N	018°44'13.8" E	394	397	TAK/TAK, YES/YES
Komin/Chimney	54°20'45.7" N	018°43'48.9" E	498	501	TAK/TAK, YES/YES
Maszt/Mast	54°20'52.1" N	018°31'39.6" E	155	587	NIE/NIE, NO/NO
Pylon mostu/Bridge pylon	54°21'19.6" N	018°41'40.8" E	329	330	NIE/TAK, NO/YES
Maszt/Mast	54°21'20.7" N	018°35'29.6" E	273	510	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z masztem/Building with mast	54°21'21.9" N	018°39'05.9" E	299	318	TAK/TAK, YES/YES
Budynek z masztem - Wały Piastowskie/Building with mast - Wały Piastowskie	54°21'30.4" N	018°38'47.3" E	297	314	TAK/TAK, YES/YES
2 budynki/2 buildings	54°21'33.4" N	018°34'52.3" E	180	526	NIE/NIE, NO/NO
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	54°21'43.2" N	018°30'37.7" E	92	504	TAK/TAK, YES/YES
Budynek z masztem/Building with mast	54°21'47.4" N	018°28'48.5" E	148	583	NIE/NIE, NO/NO
Maszt - Kokoszek/Mast - Kokoszek	54°21'48.3" N	018°28'27.4" E	137	571	NIE/TAK, NO/YES
Reklama/Billboard	54°21'56.3" N	018°31'11.8" E	55	533	NIE/NIE, NO/NO
Las/Forest	54°21'57.8" N	018°29'37.3" E	89	553	NIE/NIE, NO/NO
Maszt/Mast	54°22'00.4" N	018°36'07.7" E	312	584	TAK/NIE, YES/NO
Antena L GDB 383/L GDB 383 antenna	54°22'03.9" N	018°30'21.2" E	37	472	NIE/TAK, NO/YES
Maszt/Mast	54°22'12.0" N	018°30'59.9" E	66	504	TAK/TAK, YES/YES
Budynek/Building	54°22'20.4" N	018°27'52.3" E	106	544	NIE/TAK, NO/YES
Budynek/Building	54°22'26.4" N	018°33'45.9" E	140	426	NIE/NIE, NO/NO
Budynek z anteną/Building with antenna	54°22'26.7" N	018°29'34.2" E	70	561	NIE/TAK, NO/YES
Komin/Chimney	54°22'42.5" N	018°40'04.0" E	296	300	NIE/TAK, NO/YES
Komin elektrociepłowni/Power plant chimney	54°22'43.3" N	018°38'25.1" E	663	665	TAK/TAK, YES/YES
Budynek/Building	54°22'45.4" N	018°34'38.3" E	193	318	NIE/TAK, NO/YES
Kościół z krzyżem - Niedźwiednik/Church with cross - Niedźwiednik	54°22'48.6" N	018°34'31.2" E	156	304	NIE/TAK, NO/YES
Budynek TWR z anteną/TWR building with antenna	54°22'48.8" N	018°28'42.8" E	119	584	NIE/TAK, NO/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	54°22'49.8" N	018°28'18.4" E	102	550	NIE/TAK, NO/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	54°22'50.7" N	018°28'11.6" E	102	551	NIE/TAK, NO/YES
Maszt oświetleniowy/Lighting mast	54°22'51.0" N	018°28'15.0" E	102	551	NIE/TAK, NO/YES
Stup linii energetycznej/Power line pylon	54°22'56.0" N	018°21'29.2" E	174	755	NIE/NIE, NO/NO
Wieża METEO/MET tower	54°23'03.5" N	018°27'23.1" E	86	536	NIE/TAK, NO/YES
Las na wzniesieniu - Banino/Forest on terrain height - Banino	54°23'14.7" N	018°24'55.9" E	66	529	NIE/NIE, NO/NO
Antena DVOR/DME - Rębichowo/DVOR/DME antenna - Rębichowo	54°23'16.1" N	018°25'31.0" E	66	483	NIE/NIE, NO/NO
Stup linii energetycznej/Power line pylon	54°24'04.0" N	018°23'22.2" E	65	598	NIE/NIE, NO/NO
Maszt - Barniewice/Mast - Barniewice	54°24'12.0" N	018°25'17.5" E	102	561	NIE/NIE, NO/NO
Maszt/Mast	54°27'10.0" N	018°26'09.5" E	1032	1644	TAK/TAK, YES/YES

EPGD AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1.	<b>Biuro MET</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Gdańsk	<b>Associated MET office</b> Aeronautical Meteorological Station Gdańsk
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24	<b>Hours of service/MET Office outside hours</b> H24
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okres ważności</b> Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru 24 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Period of validity</b> Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office 24 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz lotniskowych/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Trend forecast/Interval of issuance</b> NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-58-348-1191	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultation. Phone: +48-58-348-1191
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. Pl, En	<b>Flight documentation/Language used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. Pl, En
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wylądowań Atmosferycznych PERUN.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> 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.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR, APP	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR, APP
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Telefon: +48-58-348-1191, E-mail: lbm.rebiechowo@imgw.pl Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru Telefon: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, Faks: +48-22-846-3818, E-mail: meteo.okecie@imgw.pl	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> Aeronautical Meteorological Station Phone: +48-58-348-1191, E-mail: lbm.rebiechowo@imgw.pl Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office Phone: +48-22-846-0682, +48-22-569-4592, Fax: +48-22-846-3818, E-mail: meteo.okecie@imgw.pl

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

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Kierunek geograficzny/ TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni/nawierzchnia RWY i SWY/ Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR (WGS-84)/ Współrzędne końca drogi startowej Undulacja geoidy progno (ft) THR coordinates (WGS-84)/ RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progno i najwyższy punkt strefy przyziemienia 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 96.8	451.1 450.1
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 96.5	488.2 481.1

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY/Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (M) SWY dimensions (M)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11
11	Patrz/See AD 2 EPGD 2-1-1.	NIL	60 x 300	2920 x 300	NIL
29	Patrz/See AD 2 EPGD 2-1-1.	NIL	60 x 300	2920 x 300	Tak/Yes

Uwagi	Remarks
Kalibracja szczepności - aktualne wartości oraz sposób pomiaru podane są w NOTAM.	Friction calibration - Current values and measurement method are published by NOTAM.
RESA przy THR 11 i THR 29: 120 x 240 m.	RESA next to THR 11 and THR 29: 120 x 240 m.
11) - NIL	11) - NIL
29) - NIL	29) - NIL

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

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

RWY/NR	TWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)
1	2	3	4	5
11	H	2561	2621	2561
29	B	2738	2798	2738
	C	2388	2448	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 ŚWIATŁA DROGI STARTOWEJ	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
--------------	---	------------------------------

RWY ID	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progu THR LGT colour	WBAR			
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 SFL	900 m LIH SFL 30 m - 900 m - CAT I SFL 300 m - 900 m - CAT II	G	G	PAPI 3.0° left	64 dla/for B747	900 m

RWY ID	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
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

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 lights/Anemometer location and lights LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła linii centralnych dróg kołowania 1. Krawędziowe - wszystkie TWY z wyjątkiem TWY: J, L, M, R. 2. Światła osi - wszystkie TWY z wyjątkiem TWY: J, K, L, M, R. 3. Światła pośredniego miejsca oczekiwania - TWY: A1, A3, A4, A5, A6, A7, K, N. 4. Światła wykołowania z płaszczyzny do odladania - APN 5. 5. Światła płaszczyzny do zawracania na RWY - THR 11.	TWY edge and centre line lighting 1. Edge - all TWYs excluding TWYs: J, L, M, R. 2. Centre line lights - all TWYs excluding TWYs: J, K, L, M, R. 3. Intermediate holding position lights - TWYs: A1, A3, A4, A5, A6, A7, K, N. 4. De-icing facility exit lights - APN 5. 5. RWY turn pad lights - THR 11.
4.	Zasilanie rezerwowe włącznie z czasem przełączenia Zasilanie rezerwowe dla wszystkich świateł na lotnisku. Przełączanie bezprzerwowe (0 sek.).	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply available for all aerodrome lights. Switch-over time uninterruptible (0 sec).
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL



EPGD AD 2.16 STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW		HELICOPTER LANDING AREA
1.	Współrzędne geograficzne (WGS-84) TLOF lub progów FATO Undulacja geoidy NIL	Coordinates (WGS-84) of TLOF or THR of FATO Geoid undulation NIL
2.	Wzniesienie strefy TLOF i/lub strefy FATO (ft) NIL	TLOF and/or FATO elevation (ft) NIL
3.	Wymiary strefy TLOF i/lub strefy FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie NIL	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking NIL
4.	Kierunki geograficzne i magnetyczne FATO NIL	True and MAG BRG of FATO NIL
5.	Deklarowane rozporządzone długości NIL	Declared distances available NIL
6.	Światła podejścia i światła FATO NIL	Approach and FATO lighting NIL
7.	Uwagi Procedury dla śmigłowców: patrz punkt 2.22.3.	Remarks Procedures for helicopters: see point 2.22.3.

EPGD AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO		AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE	
Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych (WGS-84) Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits (WGS-84)	Granice pionowe Vertical limits (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°15'24"N 018°41'58"E 54°16'00"N 018°35'08"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	1800 ft GND	[C]	GDANSK WIEŻA (118.100 MHz) PL GDANSK TOWER (118.100 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)	Godziny pracy Hours of operation (UTC <sup>1)</sup> )
1	2	3	4
APP	GDANSK DIRECTOR	119.650	0500-2200 (0400-2100)
APP	GDANSK ZBLIŻANIE GDANSK APPROACH	127.275	H24
TWR	GDANSK DELIVERY	131.325	0430-2030 (0330-1930)
TWR	GDANSK WIEŻA GDANSK TOWER	118.100	H24
ATIS	-	129.625	H24

Uwagi	Remarks
<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.	<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

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

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (deklinacja dla VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: declination)	ID	Częstotliwość Frequency	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej (WGS-84) Position of transmitting antenna coordinates (WGS-84)	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	IGDA	CH40X	H24	54°22'17.8" N 018°29'08.3" E	150 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (4°E/Dec 11)	GZD	116.100 MHz CH108X	H24	54°23'16.1" N 018°25'31.0" E	150 m 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 (5°E/Jan 15)	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. CAT. II

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPGD AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE	LOCAL AERODROME REGULATIONS
--------------	-----------------------------	-----------------------------

#### 2.20.1 PROCEDURY ATC OBOWIĄZUJĄCE NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY

APN nr 6, 7 oraz stanowiska postojowe 9-11 niewidoczne z TWR.

Odcinek 150 m RWY 11/29 rozpoczynający się 1320 m od THR 11 niewidoczny z TWR.

Stanowiska 20-28A, 41-45 na APN 3, wewnątrzpłytowa TWY N, wewnątrzpłytowa TWY M na odcinku wzdłuż Terminala T2 niewidoczne z TWR.

Służba ATC lotniska GDAŃSK im. Lecha Wałęsy w godzinach 0430 - 2030 (0330 - 1930) UTC<sup>1)</sup> uruchamia stanowisko GDAŃSK DELIVERY pracujące na częstotliwości 131,325 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści:

"DELIVERY is operating on frequency 131.325".

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

#### 2.20.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z GDAŃSK DELIVERY na częstotliwości 131,325 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.

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

#### ATC PROCEDURES AT GDAŃSK LECH WALESA AERODROME

APNs No. 6, 7 and parking stands 9-11 are invisible from the TWR.

A segment of 150 m of RWY 11/29 starting 1320 m from THR 11 is invisible from the TWR.

Stands 20-28A, 41-45 on APN 3, apron TWY N, apron TWY M on the section along Terminal T2 are invisible from the TWR.

GDAŃSK TWR will open the GDAŃSK DELIVERY position between 0430 and 2030 (0330 and 1930) UTC<sup>1)</sup>, operating on 131.325 MHz, after entering the following information in ATIS:

"DELIVERY is operating on frequency 131.325".

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

#### RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall contact GDAŃSK DELIVERY on 131.325 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.

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

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

## 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.

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

TWY L pomiędzy stanowiskami 1-7 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.

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.

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, 20-28A** - obowiązuje procedura wypychania.

**Stanowiska: 5-13, 20-28A** - zabronione jest obracanie statków powietrznych.

Zatrzymanie statku powietrznego na stanowiskach 31-37, 40-45 odbywa się według oznakowania poziomego lub poleceń koordynatora ruchu naziemnego. Zatrzymanie na pozostałych stanowiskach według poleceń koordynatora ruchu naziemnego.

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.

Start-up, taxiing, towing and push-back can take place only with established communications and with the prior approval of the GDAŃSK TWR.

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.

## PROCEDURES APPLICABLE AT GDAŃSK LECH WAŁESA 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 1-7 is available for aircraft with wing spans not greater than 36 m. The remaining section may be used for taxiing by aircraft with wing spans not greater than 52 m.

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

TWY N is available for aircraft with wing spans not greater than 52 m.

Stands 8-11 can be accessed from TWY R. Stands 8-11 can be accessed from TWY A5 when providing "Follow me" assistance only.

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

TWY R is designated for aircraft with wing spans 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 wing spans not greater than 36 m for taxiing between TWY M and TWY L.

Aircraft with wing spans greater than 36 m must be directed solely to TWY A5.

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

### PARKING AND PUSH-BACK PROCEDURES

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

**Stands: 5-13, 20-28A** - the turning of aircraft is prohibited.

Aircraft are parked on stands 31-37, 40-45 in accordance with surface markings or the marshaller's instructions. Parking on the remaining stands is carried out under guidance of the marshaller.

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.

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 odblaskowymi. 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 płycie postojowej nr 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.

Za zgodą dyżurnego operacyjnego portu lotniczego dopuszcza się odstępstwa od procedury.

### 2.20.2.4 AUTOMATYCZNY SYSTEM DOKOWANIA "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.

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 wing spans not greater than 36 m, where de-icing can be carried out independently.

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

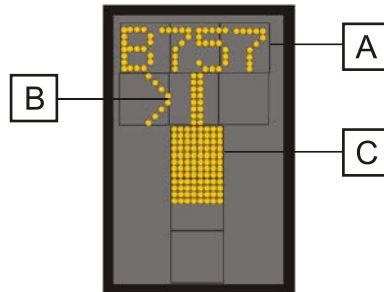
Exemptions from the above procedure are allowed after obtaining the approval of the Airport Duty Officer.

### AUTOMATED DOCKING SYSTEM "SAFEGATE"

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) przedstawiającą odległość do zatrzymania.

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 gołęń 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

#### 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.

Reaching the correct stop position is indicated by displaying a STOP message and red rectangulars 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 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU

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.

Odloty z RWY 11 oraz RWY 29 należy wykonywać następująco: odlot wzdłuż przedłużonej osi RWY do osiągnięcia przewyższenia 2000 ft AAL (na wysokość 2489 ft AMSL), następnie wykonać zakręt zgodnie z zezwoleniem służby kontroli ruchu lotniczego.

#### NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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.

Departures from RWY 11 and RWY 29 shall be carried out in the following manner: track the extended RWY centre line to reach 2000 ft AAL (2489 ft AMSL) and then execute a turn as instructed by ATC.

W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowanych do typu statku powietrznego należy stosować odloty od RWY 11 oraz RWY 29 według przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP 1), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom 1 - Procedury lotu, część 1, dział 7.

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 (NADP 1), in accordance with ICAO Doc 8168 Aircraft Operations Vol. I - Flight Procedures, Part I, Section 7.

### 2.21.2 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 drogi startowej.

### 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.

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

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

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

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.

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

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

### 2.21.3 MONITOROWANIE HAŁASU LOTNICZEGO

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

### MONITORING AIRCRAFT NOISE

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

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.

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

### 2.21.4 PŁYNNE PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (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.

### CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

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.

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.

The aim for a 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 atmospheric emissions.

Technika CDA:

CDA technique:

- 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).

- 1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.
- 2) Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 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.

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

ATC R/T example at or above 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.

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

EPGD AD 2.22 PROCEDURY LOTU

FLIGHT PROCEDURES

STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY

APPLICABLE UNITS OF MEASUREMENT

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:

- milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji,
- stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i elewacji,
- węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej,
- stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej.

Jedynie na wyraźne żądanie załogi statku powietrznego zgłoszone w chwili nawiązania pierwszego kontaktu radiowego z organem ruchu lotniczego zapewniającym kontrolę zbliżania w TMA GDAŃSK, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI), podanymi w rozdziale GEN 2.1.

## 2.22.1 PROCEDURA OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TMA GDAŃSK

W TMA GDAŃSK obowiązuje następująca ogólna procedura ograniczenia prędkości dla statków powietrznych lądujących na lotnisku im. Lecha Wałęsy:

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.

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.

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.

W przypadku niemożności zredukowania prędkości według powyższej procedury załoga statku powietrznego powinna natychmiast powiadomić organ ATC.

Procedurę ograniczenia prędkości załogi statków powietrznych winny stosować bez dodatkowego przypominania ze strony organów ATC.

## 2.22.2 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

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 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/usprawnienia 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:

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:

- nautical miles (NM) while expressing distance in navigation,
- feet (ft) while expressing altitudes, heights and elevations,
- knots (kt) while expressing horizontal speed,
- feet per minute while expressing vertical speed.

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.

## SPEED REDUCTION PROCEDURE FOR GDAŃSK TMA

The following general speed reduction procedure is mandatory in the GDAŃSK TMA for aircraft landing at Gdańsk Lech Walesa aerodrome:

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.

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.

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.

In case of inability to reduce speed in accordance with the procedure described above, aircraft crew shall notify the ATC unit immediately.

Speed reduction procedure is to be applied by aircraft crews without further reminding from the ATC unit.

## PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

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.

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 for high reduction in RTF communication. The following condition apply:

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.

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

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględna/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 288° MAG / D 10,0 NM DVOR/DME GZD) lub do REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 i VOR RWY 29 (R 108° MAG / D 16,0 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).

#### 2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

##### 2.22.3.1 WLOT DO CTR GDAŃSK LECH WALESA 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:

<b>GOLF</b>	54°22'28"N 018°46'44"E (falochron przy ujściu Wisły Śmiałej)
<b>INDIA</b>	54°28'16"N 018°18'35"E (zachodni skraj jeziora Marchowo)
<b>MIKE</b>	54°26'41"N 018°32'40"E (Opera Leśna w Sopocie)
<b>X-RAY</b>	54°16'34"N 018°29'22"E (płn.-wsch. skraj jeziora Kolbudy koło m. Kolbudy)
<b>ZULU</b>	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:

<b>GOLF</b>	54°22'28"N 018°46'44"E (falochron przy ujściu Wisły Śmiałej)
<b>INDIA</b>	54°28'16"N 018°18'35"E (zachodni skraj jeziora Marchowo)

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 input 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.

Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level. Proceed to DVOR/DME GZD. Over this DVOR, descend to 4000 ft AMSL (in case of missed approach, maintain 3000 ft) and then proceed to REP UVRİK (IF) VOR RWY 11 (R 288° MAG / D 10.0 NM DVOR/DME GZD) or REP IPLAM (IF) ILS RWY 29 and VOR RWY 29 (R 108° MAG / D 16.0 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).

#### PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

##### GDAŃSK LECH WALESA CTR ENTRY 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:

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

#### VFR POINTS AND HOLDING PROCEDURES

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

<b>GOLF</b>	54°22'28"N 018°46'44"E (breakwater at the mouth of the Wisła Śmiała River)
<b>INDIA</b>	54°28'16"N 018°18'35"E (western edge of Lake 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  
(pln.-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:

- wyłącznie w porze dziennej,
- z dala od chmur i z widocznością terenu,
- widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- 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

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.

#### 2.22.6 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

**2.22.6.1.1** RWY 29 pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń może być wykorzystywana do wykonywania operacji kategorii II przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II 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** Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli RVR spadnie do 800 m lub podstawa chmur obniży się do 300 ft lub mniej.

**2.22.6.1.2.2** Wprowadzanie LVP nastąpi, gdy RVR spadnie poniżej 550 m lub podstawa chmur spadnie do 200 ft lub poniżej.

**2.22.6.1.2.3** Odwołanie LVP nastąpi, gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i/lub podstawa chmur osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją rosnącą.

**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 drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia "Low visibility procedures category two in operation".

**MIKE** 54°26'41"N 018°32'40"E  
(Opera Leśna in Sopot town)

**NOVEMBER** 54°24'42"N 018°29'06"E  
(Shopping centre)

**SIERRA** 54°20'42"N 018°26'06"E  
(Palace in Leżno town)

**X-RAY** 54°16'34"N 018°29'22"E  
(north-eastern edge of Lake Kolbudy near Kolbudy town)

**ZULU** 54°19'30"N 018°11'01"E  
(south-western edge of Lake Karczemne near Kartuzy town)

#### 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 controlled zone (CTR) is obtained.

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

- the flight will be performed during daytime only,
- the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,
- ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,
- the ceiling is not less than 600 ft,
- 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 Wałęsa 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.

#### LOW VISIBILITY OPERATIONS

Provided that the necessary equipment is in working order, RWY 29 is suitable for Category II operations by those operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out ILS Cat. II 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 LVP

The LVP preparation phase will be commenced when the RVR falls below 800 m or the base of cloud is at 300 ft or less.

LVP operations will be commenced when the RVR falls below 550 m or the base of cloud falls at 200 ft or lower.

LVP will be terminated when RVR increases to 600 m or more and/or the base of cloud reached 200 ft or more and a continuing improvement is anticipated.

Description of Low Visibility Operations (LVP)

During LVP, special ATC procedures will be applied. Pilots will be informed of the commencement of these procedures by radio. The following phraseology will be used: "Low visibility procedures category two in operation".

- 2.22.6.1.3.2** W czasie gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATC należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi do 10NM.
- 2.22.6.1.3.3** Od przylatujących statków powietrznych służba kontroli ruchu powietrznego będzie wymagała korzystania wyłącznie z RWY 29 oraz dróg kołowania E, G, H.
- 2.22.6.1.3.4** Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będą używane RWY 11 i RWY 29. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 125 m.
- 2.22.6.1.3.5** Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła osi centralnej odbywa się bez asysty Follow Me. Na pozostałych drogach kołowania asysta Follow Me jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.
- 2.22.6.1.3.6** Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności z kontrolą zbliżania użyć sformułowania „Request practice Category II approach”. W takiej sytuacji działanie opisane w punktach do 2.22.6.1.3.1 do 2.22.6.1.3.3 nie będą stosowane.
- When special ATC procedures are applicable a significantly reduced landing rate should be expected due to the requirement for increased (up to 10 NM) spacing between arriving aircraft.
- ATC will require arriving aircraft to use only RWY 29 and TWYs: E, G, H.
- For departing aircraft during LVP/LVTO, take-offs will be carried out using RWY 11 and RWY 29. Take-offs are prohibited if the RVR is less than 125 m.
- Taxiing on taxiways equipped with working centre line lights is conducted without the assistance of FOLLOW ME. Assistance of FOLLOW ME is required on other taxiways when RVR falls below 550 m.
- Pilots who wish to practice Category II ILS approaches shall use the phrase "Request practice Category II approach", on initial contact with GDANSK APP. In such circumstances measure described in items 2.22.6.1.3.1 to 2.22.6.1.3.3 will not be applied.

EPGD AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
	NIL	NIL

EPGD AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE 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 1-3-1	PŁYTY POSTOJOWE 1, 2, 3	APRONS 1, 2, 3
AD 2 EPGD 1-3-2	PŁYTY POSTOJOWE 5, 6, 7	APRONS 5, 6, 7
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 RNAV 1 Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	RWY 29 RNAV 1 Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPGD 4-2-1-0	RWY 11	RWY 11
AD 2 EPGD 4-2-2-0	RWY 29 RNAV 1 Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 29 RNAV 1 Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPGD 5-3-1-0	RWY 11	RWY 11
AD 2 EPGD 5-3-2-0	RWY 29 Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 29 Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPGD 6-1-1	ILS CAT II or LOC RWY 29	ILS CAT II 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	RNAV (GNSS) RWY 11 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 11 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 6-6-2-1	RNAV (GNSS) RWY 29 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 29 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPGD 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart