

## AIRAC SUP 24/24 (AD 2 EPGD)

Data publikacji / Publication date  
**25 JAN 2024**

Obowiązuje od / Effective from  
**22 FEB 2024**

Obowiązuje do / Effective to  
**11 JUL 2024**

### TESTY AUTOMATYCZNEGO SYSTEMU DOKOWANIA „CIMC TIANDA” NA STANOWISKU POSTOJOWYM NR 28 NA LOTNISKU GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY (EPGD)

Stanowisko postojowe nr 28 zostało testowo wyposażone w zaawansowany wzrokowy system dokowania A-VDGS „CIMC TIANDA”. A-VDGS 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.

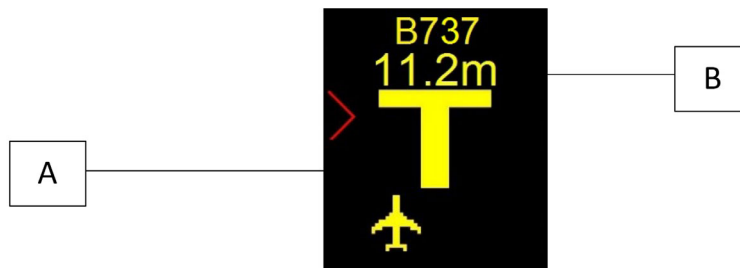
### TESTING OF “CIMC TIANDA” VISUAL INTELLIGENT DOCKING GUIDANCE SYSTEM ON PARKING STAND NO 28 AT GDAŃSK LECH WAŁESA (EPGD) AERODROME

Parking stand No 28 has been equipped with a CIMC-Tianda Visual Intelligent Docking Guidance System (A-VDGS) for testing.

A-VDGS tracks the crosswise and longitudinal aircraft position relative to the aircraft stand taxilane.

Information regarding the aircraft position and risks in the docking procedure are provided to flight crews on a display located at the extended centre line of an aircraft stand taxilane.

1.



A. WYŚWIETLACZ ALFANUMERYCZNY / ALPHANUMERIC DISPLAY		
ACFT type	typ statku powietrznego (wcześniej zdefiniowany przez koordynatora ruchu naziemnego)	aircraft type (previously defined by the marshaller)
WAIT / VIEW / BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
WAIT / APRON BLOCK	niedozwolone obiekty w zasięgu skanowania - stanowisko nie do użytku	blocking objects within the scanning range - stand not usable
SLOW	zbyt duża prędkość ACFT podczas kołowania na stanowisko	ACFT approach speed too fast for docking
ACFT type and SLOW	a) złe warunki pogodowe - zmniejszona widzialność b) utrata kontaktu ze statkiem powietrznym podczas kołowania	a) bad weather conditions - reduced visibility b) loss of contact with the aircraft during docking
STOP	konieczność nagłego zatrzymania ACFT (emergency stop)	ACFT to be stopped immediately (emergency stop)
STOP / ID / FAIL	zatrzymanie ACFT z powodu niepowodzenia identyfikacji samolotu	ACFT to be stopped due to failed aircraft identification
STOP / SBU	zbyt duże odchylenie ACFT od linii centralnej w zasięgu ostatnich 2 metrów od punktu zatrzymania	ACFT far off the centre line within the last 2 m to the stop position
STOP / TOO / FAST	zatrzymanie ACFT z powodu zbyt dużej prędkości kołowania	ACFT to be stopped due to taxiing speed too fast
STOP następnie/next OK	prawidłowe zatrzymanie ACFT w punkcie zatrzymania	ACFT stopped in the correct position
TOO FAR	ACFT przekroczył punkt zatrzymania (odległość powyżej 1 metra)	ACFT 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. POLE WSKAŹNIKA ZBLIŻANIA / APPROACH DISTANCE FIELD	
Wskazuje odległość do punktu zatrzymania.	The indicator shows the remaining distance to the stop position.

**2. RUTYNOWE CZYNNOŚCI PODCZAS DOKOWANIA PRZY UŻYCIU SYSTEMU**

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

Ruchome strzałki wskazują uaktywnienie się systemu.

Kołać 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 20 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 prawidłowej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się na wyświetlaczu komunikatu STOP oraz czerwonych prostokątów na zewnętrznych krawędziach pola prowadzenia.

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

**3. EMERGENCY STOP**

W przypadku pojawienia się czerwonego napisu STOP oraz czerwonych strzałek po obydwu stronach prowadzenia azymutowego konieczne jest natychmiastowe zatrzymanie statku powietrznego.

**4. PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS DOKOWANIA**

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

W przypadku niesprawności systemu A-VDGS lub na prośbę pilota, ustawienie statku powietrznego na stanowisku wyposażonym w system może odbywać się w oparciu o sygnały koordynatora ruchu naziemnego.

W przypadku awarii i/lub wyłączenia systemu A-VDGS podczas operacji wprowadzenia statku powietrznego na stanowisko, dokończenie tej operacji odbywa się według sygnałów koordynatora ruchu naziemnego.

Kiedy statek powietrzny nie zostanie wykryty przez system A-VDGS (brak żółtego pola zbliżania) pilot musi zatrzymać statek powietrzny w bezpiecznej odległości od rękawa.

**5. INFORMACJE DODATKOWE**

Szczegółowe informacje na temat ograniczeń i ich wpływu na operacje lotnicze będą publikowane w NOTAM.

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego:

Godziny pracy: H24

Tel.: +48-58-348-1159

Tel. kom.: +48-606-268-370

Faks: +48-58-348-1459

E-mail: duty@airport.gdansk.pl

**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 20 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 rectangles on the outer edges of the centre line lead field.

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

**EMERGENCY STOP**

When a red STOP message and red arrows appear on both sides of the azimuth guidance line, the aircraft 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 A-VDGS system.

In the event of malfunction of the A-VDGS system or at the pilot's request, the docking of the aircraft on a stand equipped with the system may be carried out with a marshaller assistance.

In the event of failure and/or shut-off of the A-VDGS system during an aircraft docking operation, the operation will be completed with a marshaller assistance.

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

**ADDITIONAL INFORMATION**

Detailed information on restrictions and their impact on flight operations will be published by NOTAM.

Additional information may be obtained from the Airport Duty Officer:

Operational hours: H24

Phone: +48-58-348-1159

Mobile: +48-606-268-370

Fax: +48-58-348-1459

E-mail: duty@airport.gdansk.pl

- KONIEC -

- END -