



KOMUNIKAT UPEŁNIAJĄCY W SPRAWIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
REORGANIZACJA TRAS LOTNICTWA WOJSKOWEGO (MRT)

Szanowni Państwo,

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej dziękuje za dotychczas nadesłane formularze konsultacyjne. W ramach prowadzonej dyskusji wśród środowiska użytkowników przestrzeni niekontrolowanej, dotyczącej ustanowienia tras MRT, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej pragnie wyjaśnić, że:

- 1) Trasy MRT są elastycznymi strukturami przestrzeni powietrznej, to znaczy, że nie są przeznaczone do stałej aktywności, a muszą być zamawiane i aktywowane w AMC Polska, zgodnie z bieżącym zapotrzebowaniem. Pojawiająca się w formularzu informacja o „stałych trasach lotnictwa wojskowego” wynika z definicji zawartej w przepisach. Określenie „stałe” odnosi się tutaj do opublikowanych granic poziomych i pionowych, nie zaś do czasu aktywności (definicja ta ulegnie zmianie w opracowywanych właśnie zmianach do rozporządzeń, aby uniknąć mylnej interpretacji). Planowaną aktywność tras MRT można sprawdzić w bieżącym AUP w sekcji „FOXTROTT” (a od dnia 10 grudnia 2018 w sekcji CHARLIE). Przykładowo, na dzień 30.11.2018 spośród 114 aktualnie opublikowanych w FIR EPWW segmentów tras MRT planowanych do aktywacji (zamówionych) jest 13.
- 2) Zamówienie trasy MRT (oraz publikacja jej w Planie Użytkowania Przestrzeni Powietrznej - AUP) nie jest równoznaczna z aktywnością strefy. Informacją o rzeczywistej aktywności w dniu operacji dysponuje AMC Polska oraz na bieżąco odpowiedni organ FIS.
- 3) Z obecnej sieci tras MRT najczęściej aktywowane były MRT 09 i MRT 10 - 42 razy od 27 kwietnia do 30 listopada 2018. W tym samym okresie 50 tras MRT nie było aktywowanych ani razu, pozostałe od kilku do kilkunastu razy.
- 4) Górna granica planowanych do wprowadzenia tras MRT ustanowiona została na 1800ft AMSL (ok. 550m AMSL) oraz 2300ft AMSL (ok. 700m AMSL). Biorąc pod uwagę średnią elewację terenu w przedmiotowych rejonach oraz minimalną wysokość lotu w locie VFR wynoszącą 150m AGL, trasy MRT będą stanowić przeszkodę na wysokościach z zakresu ok. 150-400m AGL, pozostawiając możliwość ich ominięcia w razie aktywności. Przeniesienie tras powyżej FL95, które często sugerowane jest w komentarzach, nie jest możliwe z uwagi na specyfikę prowadzonych działań – muszą być one prowadzone na niskiej wysokości;
- 5) Obecna sieć tras MRT jest szczególnie rozbudowana w Wielkopolsce i na Pomorzu, regionach o równie intensywnej działalności lotnictwa GA – w tym aeroklubowej, parolotniowej. Z dostępnych informacji wynika, że nie wpływają do PAŻP głosy o nadmiernej aktywności stref tego rodzaju, które powodowałyby utrudnienia w wykonywaniu przelotów bądź w lokalnej działalności lotniczej.
- 6) Trasy MRT zostały celowo podzielone na segmenty, dla zachowania koncepcji FUA (flexible use of airspace). Wykorzystanie aktywowanych stref jest monitorowane przez AMC Polska na bieżąco i są one zwalniane w przypadku stwierdzenia braku aktywności. Planowana aktywność w przypadku tras MRT na południu kraju to nie więcej, niż 3 razy w

tygodniu w dni robocze, maksymalnie na 2 godziny w ciągu dnia. W przypadku tras MRT w rejonie Pruszcza Gdańskiego większość lotów odbywać się będzie w nocy.

7) Słuszne są spostrzeżenia, że zgodnie z założeniami przestrzeni niekontrolowanej jest ona dostępna dla wszystkich użytkowników - w tym wojskowych. Niemniej jednak, wyznaczenie tras MRT ma na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa wykonywania lotów treningowych, które wynika z potrzeb strony wojskowej. Wykonywanie tego rodzaju lotów w wydzielonej i aktywowanej zgodnie z zapotrzebowaniem przestrzeni powietrznej pozwoli na oddzielenie ruchu szkolno-treningowego od regularnej działalności lotnictwa GA.

8) Celem publikacji tras MRT jest umożliwienie wykonywania lotów treningowych na niskich wysokościach. Zwraca się uwagę na treść punktu 4.1 w AIP VFR ENR 1.2, który stanowi, iż loty VFR państwowych statków powietrznych wykonywane niezgodnie z przepisami ICAO mogą się odbywać tylko po trasach wyznaczonych w formie korytarzy (MRT) lub w strefach TSA/TRA/EA.

9) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przyjmuje i rozpatruje wszystkie merytoryczne uwagi i stara się wypracować rozwiązania kompromisowe, na przykład mogą zostać przedstawione dodatkowe restrykcje czasowe ograniczające dostępność wybranych tras, np. poprzez określenie w jakich godzinach lub porze dnia dane segmenty są dostępne, albo poprzez zaznaczenie, że dany segment nie jest dostępny w weekendy i piątkowe popołudnia.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wierzy, że otwarta obecnie dyskusja doprowadzi do wyjaśnienia wszelkich wątpliwości w zakresie konsultowanej zmiany. W przypadku jednego stanowiska wyrażanego przez określoną społeczność lub podmiot warto wysłać pojedynczy formularz lub nawet oficjalne pismo z zaznaczeniem, że jest to stanowisko danego podmiotu, zamiast przesyłania wielokrotnie formularza o tej samej treści przez wiele osób. Prosimy również o określanie, jakich segmentów tyczą się przesyłane uwagi. Zwracamy również uwagę, że najcenniejsze są dla nas komentarze, w których autor jednoznacznie określa jaką działalność prowadzi, w jaki konkretny sposób zmiana wpływa na prowadzoną działalność oraz propozycję kompromisowego rozwiązania.