



# POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

## WYNIKI KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROJEKT REORGANIZACJI STRUKTUR PRZESTRZENI POWIETRZNEJ W REJONIE LOTNISKA LUBLIN

W czasie trwania konsultacji społecznych Polska Agencja Żeglugi Powietrznej otrzymała liczne komentarze od członków Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Lubelskiego dotyczące reorganizacji stref RADAWIEC AREA. Dominowały głosy sugerujące utrudnienie wykonywania lotów szybownikom i większe ograniczenia w stosunku do stanu obecnego. Należy tutaj zaznaczyć, że utworzenie bezkolizyjnej, bardziej wydajnej struktury AREA z punktu widzenia Aeroklubu od początku było jednym z priorytetów PAŻP przy reorganizacji struktury TMA. Cała zmiana była na bieżąco koordynowana z przedstawicielami Aeroklubu, zaś na spotkaniu z przedstawicielami lokalnego środowiska szybowcowego i Aeroklubu, które odbyło się w październiku w Lublinie, ustalono ostateczne granice uwzględniającego wszelkie uwagi osób obecnych na spotkaniu.

Podczas konsultacji społecznych PAŻP otrzymał szereg negatywnych opinii członków Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Lubelskiego wobec zaproponowanego projektu.

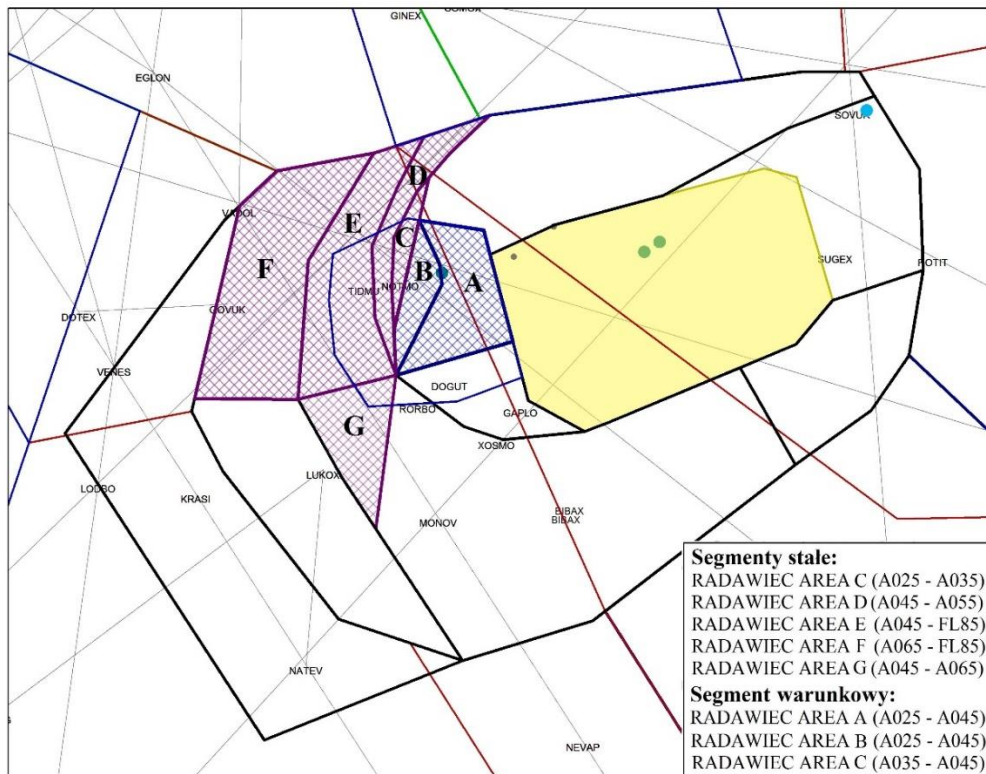
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej uwzględniła najczęstsze uwagi zgłaszane przez szybowników, tj. prośby o umożliwienie wykonywania odlotów z kierunku 11 (zabezpieczenie strefą AREA) oraz podwyższenie dostępnej przestrzeni nad lotniskiem w Radawcu. Zaproponowano dodatkowy, warunkowy segment AREA umożliwiający wspomniane odloty z kierunku 11 oraz podwyższono możliwość aktywacji wcześniej zaprezentowanych segmentów położonych najbliżej lotniska. Jednakże ze względu na kolizyjność z procedurami do/z EPLB oba powyższe rozwiązania będą warunkowymi – wyłącznie za zgodą ATC (zgoda będzie wydawana wyłącznie w sytuacjach, w których będą dłuższe przerwy w ruchu kontrolowanym).

Propozycja ta została zaakceptowana przez władze Aeroklubu oraz Przewodniczącą Sekcji Szybowcowej. Poniżej przedstawiono ostateczną strukturę strefy RADAWIEC AREA oraz tabelę kolizyjności strefy z procedurami dla lotniska Lublin. Zwraca się uwagę, iż nomenklatura poszczególnych segmentów uległa zmianie w stosunku do pierwotnej koncepcji przedstawionej w konsultacjach co podyktowane jest wymogami systemów stosowanych w PAŻP.

Dodatkowo, odpowiadając na najczęstsze uwagi zgłaszane w konsultacjach, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej informuje, że:

- podwyższenie strefy ATZ na stałe nie jest możliwe z uwagi na kolizyjność z procedurami dla lotniska EPLB. Uwagę uwzględniono jednak podwyższając warunkową strefę AREA nad ATZ;
- poniżej segmentów AREA znajduje się przestrzeń niekontrolowana w której możliwe jest wykonywanie lotów szybowcowych, loty te nie są od dołu ograniczone żadną strukturą. Tyczy się to przede wszystkim segmentów C i D, którym często zarzucano niemożność przelotu między nimi;
- projektowanie procedur oczekiwania, SID, STAR, IAP jest problemem dużo bardziej złożonym, niż wynika to z niektórych otrzymanych formularzy. Zgodnie z DOC 8168 należy uwzględnić odpowiednie zabezpieczenie procedur przestrzeniami chronionymi, odległościami pionowymi, zapewnić niezbędne gradienty, umożliwić wykonywanie zakrętów w odpowiednim tempie i z uwzględnieniem różnych kategorii statków powietrznych. Procedury oczekiwania wykonywane nad pomocami wykonywane są, jak sama nazwa wskazuje, nad pomocami nawigacyjnymi, więc ich przesunięcie, sugerowane w kilku formularzach, wymagałoby przesunięcia istniejącej pomocy nawigacyjnej. Przestrzeń powietrzna TMA oraz RADAWIEC AREA została zaprojektowana tak, aby zmaksymalizować możliwość wykonywania lotów w strefie AREA przy jednoczesnym wykorzystaniu procedur lotniczych oraz aby zabezpieczyć przestrzenie chronione wspomnianych procedur. Należy pamiętać, że propozycje zmian powinny zawierać rozwiązania kompromisowe, uwzględniające interes wszystkich zainteresowanych podmiotów, a nie jedynie Aeroklubu Lubelskiego.

W ramach struktury TMA zmianie, względem pierwotnej koncepcji poddanej konsultacjom, ulega wschodni segment TMA – zostaje obniżony z A018 do A015, a wraz z nim obniżony zostaje CTR Lublin do wysokości 1500ft AMSL. Ma to na celu zabezpieczenie procedury po nieudanym podejściu dla planowanej do wprowadzenia w przyszłości procedury LPV.



Rys. 1 Zatwierdzona struktura RADAWIEC AREA.

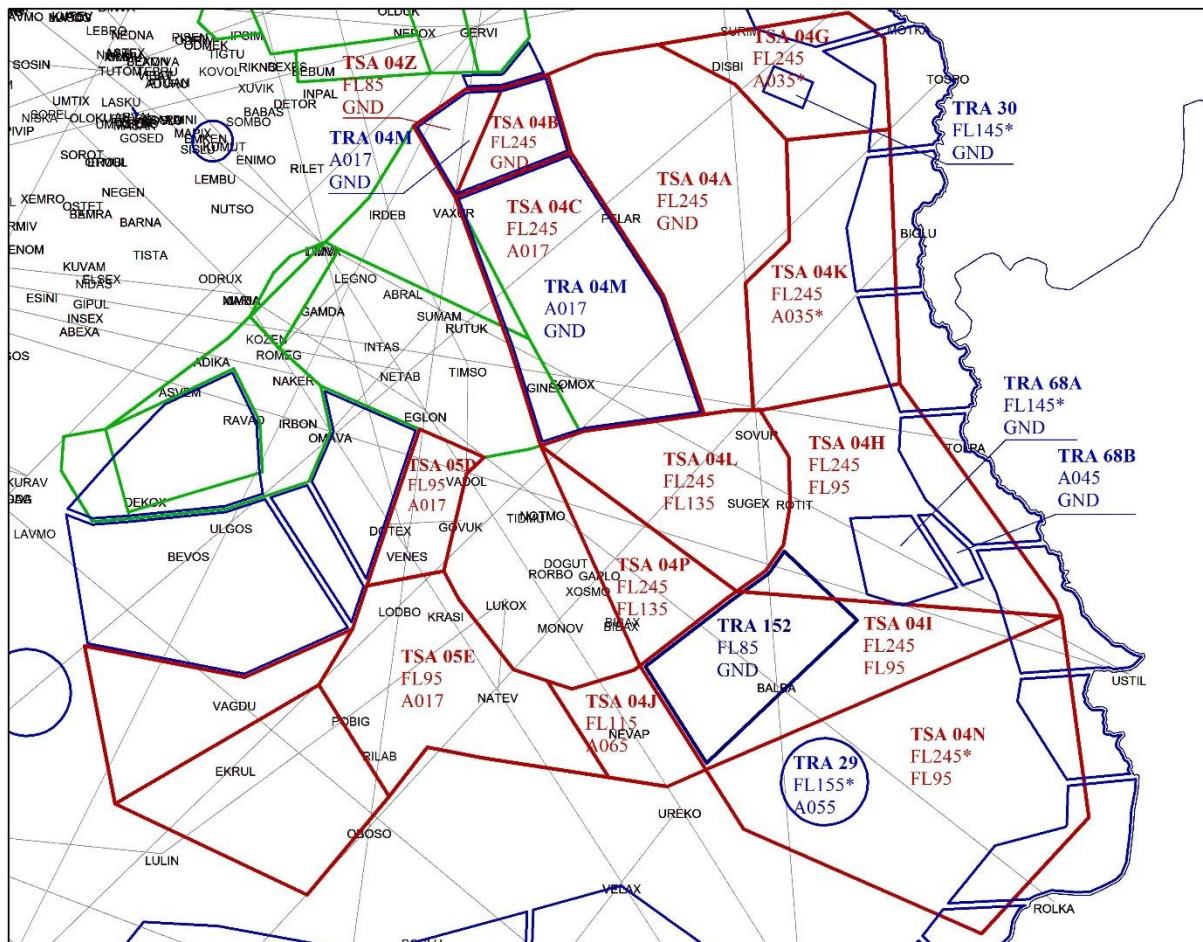
Segment	Wysokości bezkolizyjne	Wysokości kolizyjne	Uwagi Co kolizyjne/dostępne z procedur na RWY07 oraz holdingu opartego na SWI)
C	A025 - A035		
		A035 - A045	Kolizyjne z holding nad SWI na A040 oraz VOR „z trasy” RWY07
D	A045 - A055		
E	A045 - FL85		
F	A065 - FL85		
G	A045 - A065		
B		A025 - A035	Kolizyjne z GNSS RWY07, VOR "z trasy" RWY07 (dostępny VOR "racetrack" RWY07 + holding SWI)
		A035 - A045	Kolizyjne z GNSS RWY07, VOR "z trasy" RWY07, holding nad SWI na A040 (dostępny VOR „racetrack” RWY07 + holding SWI 5000ft+)
A		A025 - A035	Kolizyjne z GNSS RWY07, VOR "z trasy" RWY07, VOR "racetrack" RWY07 brak możliwości podejścia na RWY07
		A035 - A045	Kolizyjne z GNSS RWY07, VOR "z trasy" RWY07, VOR "racetrack" RWY07, holding nad SWI na A040 brak możliwości podejścia na RWY07 (dostępny holding SWI 5000ft+)

Tabela 1 Kolizyjność segmentów RADAWIEC AREA z procedurami dla lotniska EPLB.

W zakresie zmian w strukturze TSA 04 i przestrzeni otaczającej TMA Lublin zwrócono się z pytaniem o możliwość utworzenia stref TRA do wysokości 1700ft AMSL i podwyższenie TSA 04 do 1700ft AMSL w północnych segmentach TSA 04. Ze względów technicznych leżących po Stronie Wojskowej nie ma obecnie takiej możliwości.

Dodatkowo wniesiono o nieusuwanie strefy TSA 68. Po dokonaniu uzgodnień z jej głównym użytkownikiem postanowiono zastąpić ją strefą TRA 152 o granicach zaprezentowanych na poniższym zdjęciu.

Dokonano również podziału segmentu H na segmenty H i I oraz scalenia segmentów TRA 04K i TRA 04L, TRA 04M i TRA 04N oraz TSA 04 A, TSA 04 E, i TSA 04F w segmenty, odpowiednio, TRA 04K, TRA 04M oraz TSA 04A. Zmiana została uzgodniona ze Stroną Wojskową i ma na celu dostosowanie kształtu stref do faktycznych potrzeb (łączone segmenty zawsze były aktywowane razem), zwiększenie czytelności map lotniczych oraz wskaźników operacyjnych systemów ATM.



Uwagi dotyczące segmentów oznaczonych gwiazdką (\*) zgodnie są z ich opisem zawartym w dokumencie, do którego niniejsza mapa stanowi załącznik.

## Rys. 2 Zmiany w rejonie lotniska Lublin.

Dokładny opis wprowadzanych zmian zawarty jest w dokumencie konsultacyjnym zmian w okolicach lotniska Lublin.

Przy okazji Polska Agencja Żeglugi Powietrznej pragnie zaznaczyć, że formularze niezawierające uwag merytorycznych, propozycji kompromisowych rozwiązań oraz będące obraźliwe dla pracowników PAŻP nie wnoszą nic nie dyskusji nad planowanymi zmianami i nie są brane pod uwagę.

Informacja o prowadzonych konsultacjach publikowana była na stronach internetowych pansa.pl oraz dlapilota.pl. Projekt zostanie wprowadzony zgodnie z zawartymi mapami. Planowany termin wprowadzenia zmiany: 27 kwietnia 2017r.