KONSULTACJE SPOŁECZNE

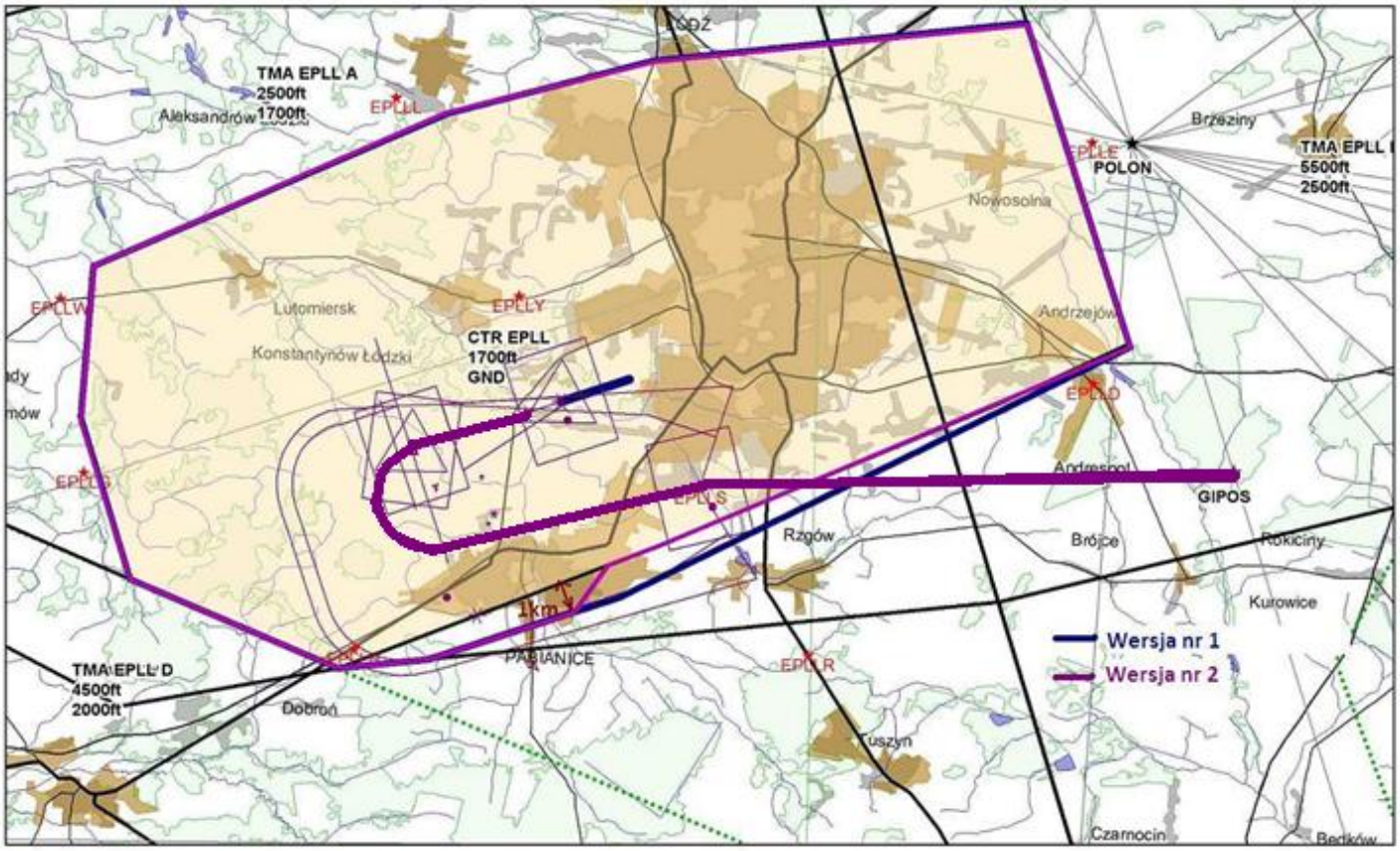
Projekt zmiany przestrzeni powietrznej CTR / TMA Łódź

1. **CEL**

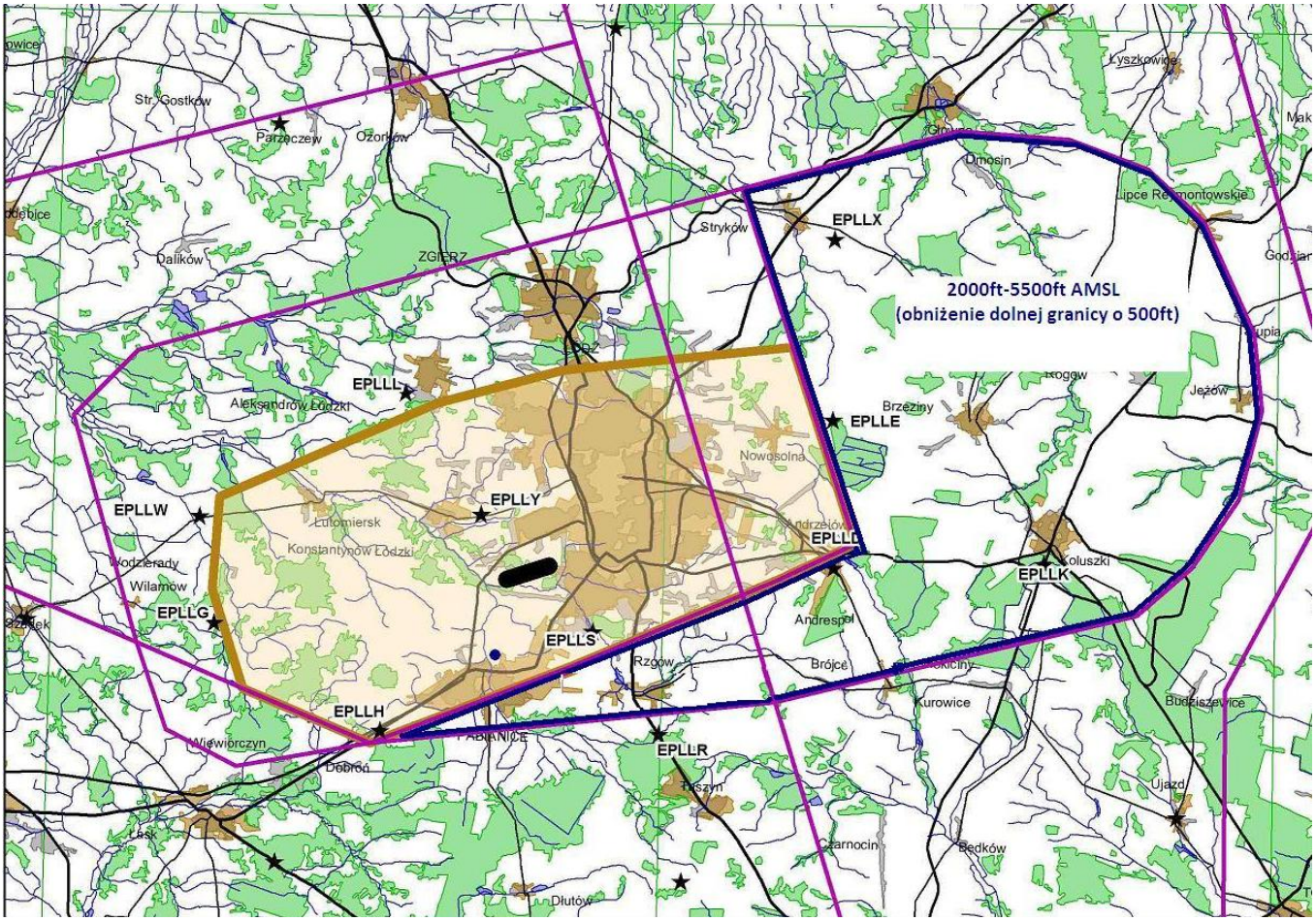
Celem przedmiotowej zmiany jest poprawa bezpieczeństwa wykonywania operacji w rejonie lotniska Łódź Lublinek.

2. **ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN:**

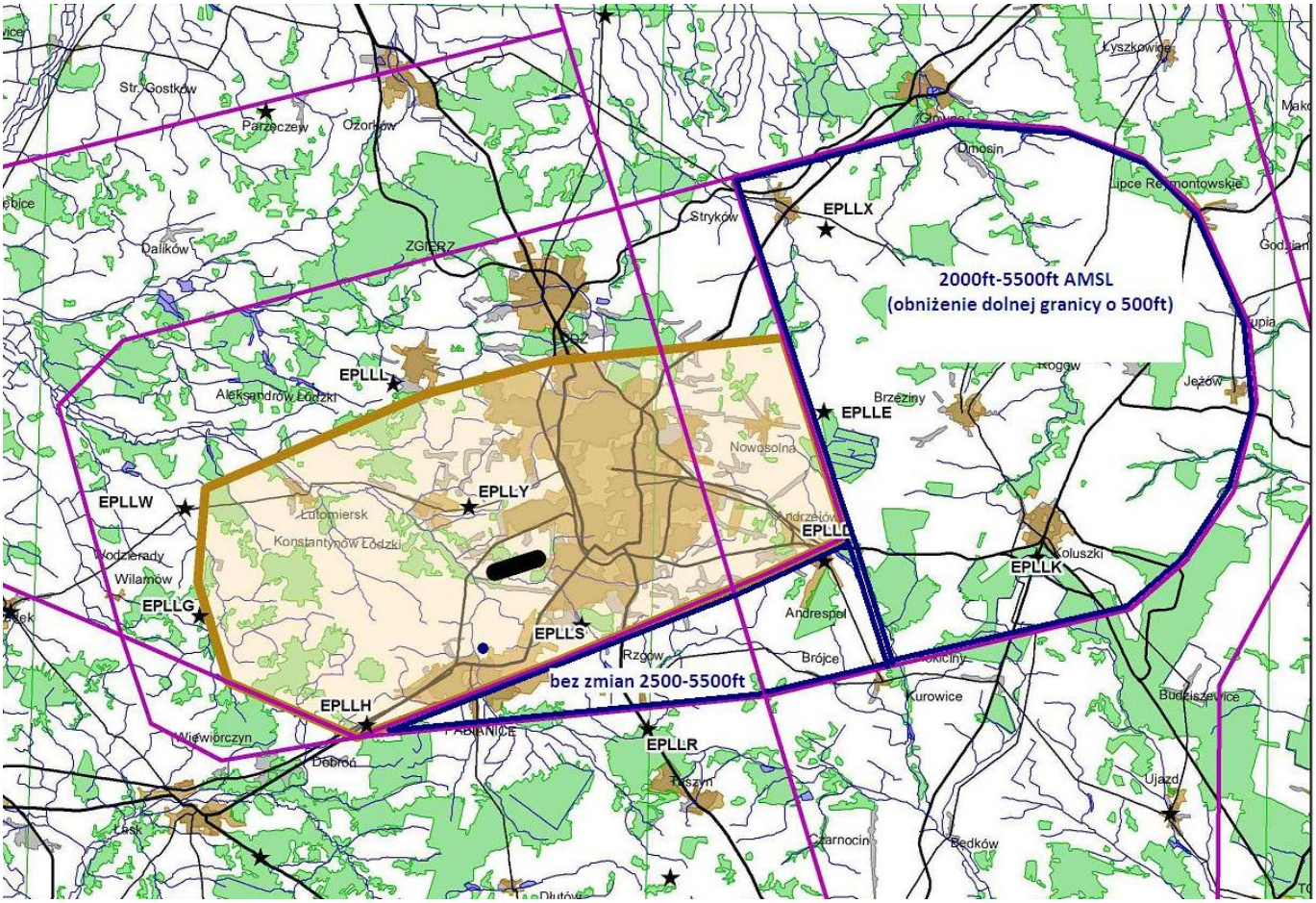
- nieznaczne powiększenie południowej granicy CTR Łódź / Lublinek – **dwie wersje;**
- wprowadzenie procedury SID dedykowanej dla ruchu szkolnego;
- obniżenie dolnej granicy sektora B TMA Łódź z 2500ft do 2000ft AMSL – **dwie wersje;**
- zmiany w punktach VFR
  a) likwidacja punktu EPLLD
  b) wprowadzenie dodatkowego punktu na zachód od EPLLW.



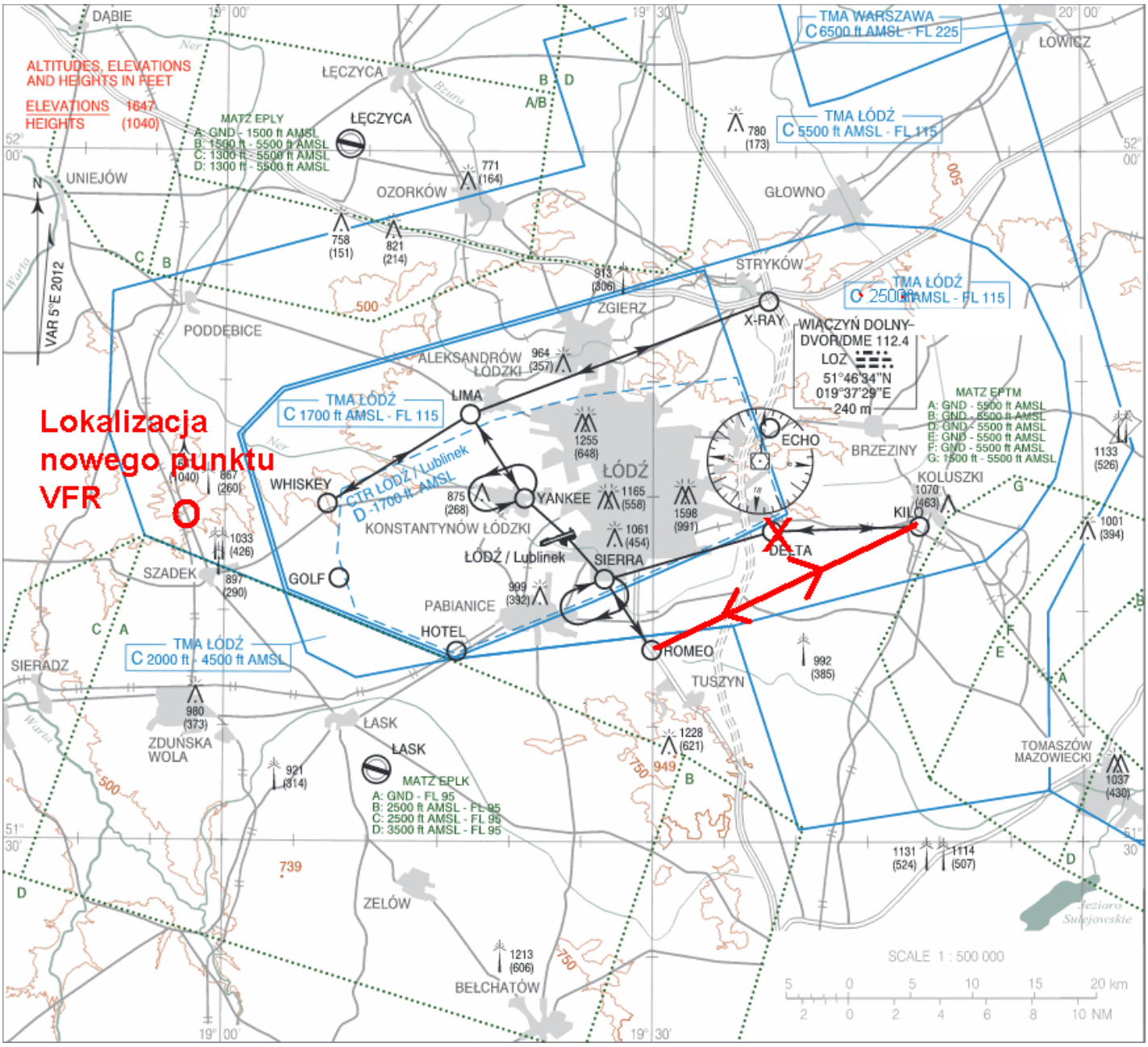
Rysunek 1: Zmiana granic CTR – dwie wersje.



Rysunek 2: TMA sektor B propozycja 1 - Obniżenie dolnej granicy całego sektora B TMA Łódź z 2500ft do 2000ft



Rysunek 3: **TMA sektor B** propozycja 2 - Obniżenie dolnej granicy części sektora B TMA Łódź z 2500ft do 2000ft (wydzielenie dodatkowego sektora TMA)



Rysunek 4: Zmiany w punktach VFR w rejonie lotniska Łódź Lublinek

3. UZASADNIENIE

Zmiana granic CTR – dwie propozycje

Propozycja powiększenia południowej granicy CTR EPLL związana jest z planowanym wprowadzeniem procedury SID RWY 25 GIPOS. Potrzeba wprowadzenia ww. procedury została zgłoszona przez personel TWR Łódź oraz użytkowników GA wykonujących loty szkolne. Ze względu na bliską lokalizację MATZ Łask możliwy do wprowadzenia jest jedynie SID dla statków CAT A.

Przybliżony przebieg procedury wraz z wysokościami:

- 1500ft – rozpoczęcie zakrętu;
- 2400ft – koniec zakrętu;
- 3900ft – okolice EPLLS;
- dalszy przebieg SID do REP GIPOS.

W celu zabezpieczenia opisanej procedury niezbędne jest powiększenie granic CTR o niespełna 1.5km w kierunku południowym. Mając na uwadze bardzo częste wykorzystywanie przez użytkowników GA operujących z lotniska EPLL przestrzeni na południe od CTR EPLL, w tym uwzględniając potrzeby szybowcowe w tym rejonie, przygotowano propozycję nr 2, która zakłada minimalne, wymagane powiększenie granic CTR. Granice nie przebiegałyby „symetrycznie", jednakże wprowadzenie tego wariantu minimalizowałoby wpływ wprowadzenia zmiany na operacje General Aviation.

W związku z powyższym przygotowano dwie propozycje:

- **propozycja nr 1** – tzw. zakładająca symetryczne granice CTR.
- **propozycja nr 2** – zakładająca minimalne powiększenie granic (niezbędne do zabezpieczenia procedury SID.)

Zmiana sektora B TMA Łódź – dwie propozycje

Koncepcja obniżenia dolnej granicy sektora B TMA Łódź z 2500ft do 2000ft AMSL podyktowana jest zgłoszeniami personelu TWR Łódź o naruszaniu dolnej granicy TMA przez ruch VFR wykonujący loty na wysokościach zbliżających się do 2500ft. W tym rejonie występuje wzmożony ruch VFR na kierunkach północ-południe. Niejednokrotnie załogi a/c podchodzących do lądowania na RWY 25 zgłaszały bliskość ruchu VFR w rejonie IAF (3000ft) który znajduje się tuż przy wschodniej granicy CTR. Należy zaznaczyć również, że minimalna wysokość holdingu opartego o DVOR/DME LOZ dla zabezpieczenia którego został opracowany sektor B TMA wynosi 3000ft AMSL. Każdorazowe naruszenie przestrzeni TMA przez ruch GA powoduje, że nie jest zachowywana niezbędna wysokość pionowa stosowana przy zabezpieczaniu procedur IFR.

Mając na uwadze bardzo częste wykorzystywanie przez użytkowników GA operujących z lotniska EPLL przestrzeni na południe od CTR EPLL, przygotowano propozycję nr 2, która zakłada zwiększenie liczby sektorów TMA w zamian za zminimalizowanie wpływu wprowadzenia zmiany na operacje w/w podmiotów.

W związku z powyższym przygotowano dwie propozycje zmiany :

- **propozycja nr 1** – obniżenie całego sektora B TMA Łódź z 2500ft do 2000ft AMSL.
- **propozycja nr 2** – podzielenie sektora B TMA Łódź na dwa sektory. W części zachodniej niezbędnej do zabezpieczenia holdingu oraz IAF granice pionowe zostałby obniżone do 2000ft AMSL. W części pozostałej (południowej) granice pionowe nie uległyby zmianie.

Zmiany w punktach VFR

Zmiany w punktach VFR polegać będą na usunięciu obecnego punktu EPLLD oraz wprowadzeniu dodatkowego punktu zlokalizowanego na zachód od EPLLW. W pierwszym przypadku zmiana ma na celu odsunięciu dolotów/odlotów VFR od IAF który zlokalizowany jest przy granicy CTR EPLL. Wprowadzenie dodatkowego punktu ma na odsunięcie dolotów / odlotów odbywających się po trasach VFR od podejść na RWY 07.

4. Korzyści i ograniczenia wynikające z wprowadzenia przedmiotowych zasad:

Cost Benefit Analysis					
POTENCJALNE ZYSKI		ASPEKT	POTENCJALNE STRATY		ASPEKT
Z1	Zwiększenie bezpieczeństwa wykonywania operacji IFR w rejonie CTR / TMA Łódź.	OPS/ SAF/ EFF	S1	Zmniejszenie dostępu do przestrzeni niekontrolowanej (obniżenie dolnej granicy sektora B TMA Łódź z 2500ft do 2000ft AMSL).	EFF/ OPS
Z2	Zwiększenie bezpieczeństwa wykonywania operacji VFR w rejonie CTR / TMA Łódź poprzez odsunięcie dolotów/odlotów odbywających się po trasach VFR od ruchu odbywającego loty po opublikowanych procedurach.	OPS/ SAF/ EFF	S2	Nieznaczne wydłużenie tras VFR	EFF
Z3	Poprawa przepływu ruchu lotniczego oraz operacji wykonywanych przez ruch szkolny z lotniska EPLL poprzez wprowadzenie dedykowanego SID.	OPS/ SAF/ EFF	S3	Potencjalne zmniejszenie dostępu do przestrzeni niekontrolowanej (powiększenie granic CTR).	EFF