



**KONSULTACJE SPOLECZNE**  
**PROJEKT ZMIANY GRANIC TMA POZNAŃ SOUTH**

**1. CEL**

Celem przedmiotowej zmiany granic TMA Poznań South jest zoptymalizowanie przestrzeni poprzez:

- umożliwienie wdrożenia nowych procedur SID/STAR RNAV-1 oraz zmodyfikowanych instrumentalnych procedur podejścia do lądowania dla lotniska Wrocław/Strachowice;
- umożliwienie wykonywania płynniejszego podejścia przez statki powietrzne wykonujące podejścia na kierunku zapasowy RWY 11z kierunku zachodniego i południowo-zachodniego;
- zmniejszenie granic przestrzeni kontrolowanej w rejonach, które nie są wymagane do zabezpieczenia nowych procedur lub/i nie są wykorzystywane do wektorowania radarowego;
- umożliwienie wykonywania lotów szybowcowych w TMA Poznań South w zależności od RWY w użyciu.

**2. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN:**

Szczegółowy zakres zmian w przestrzeni TMA Poznań South obejmuje:

a) zmianę granic poziomych **TMA Poznań South sektor A** (2100ft – 5500ft)

Przebieg zostanie powiększona od strony zachodniej o 1.5NM ze względu na przebieg procedur STAR RWY 11 i wynikającej z tego konieczności zabezpieczenia przestrzenią kontrolowaną procedury. Sektor A ulegnie również zmianie od strony wschodniej tj. ścięciu północno (4.5NM) i południowowschodnich (3.5NM) rogów sektora jak również przesunięciu samej granicy wschodniej w kierunku zachodnim o 2NM.

b) Zmianę granic poziomych **TMA Poznań South sektor B** (5500ft-FL095);

Zmiany granic poziomych ograniczają się do ścicia południowozachodniego (2.5NM) oraz północno wschodniego (3.5NM) rogu sektora. Przestrzeń ta nie jest wykorzystywana do zabezpieczenia procedur SID/STAR oraz przez krl APP Poznań podczas stosowania technik wektorowania a/c. Zmiana przyczyni się do zwiększenia dostępności przestrzeni klasy G dla lotnictwa GA.

c) zmianę granic poziomych **TMA Poznań South sektor C** (6500ft –FL095);

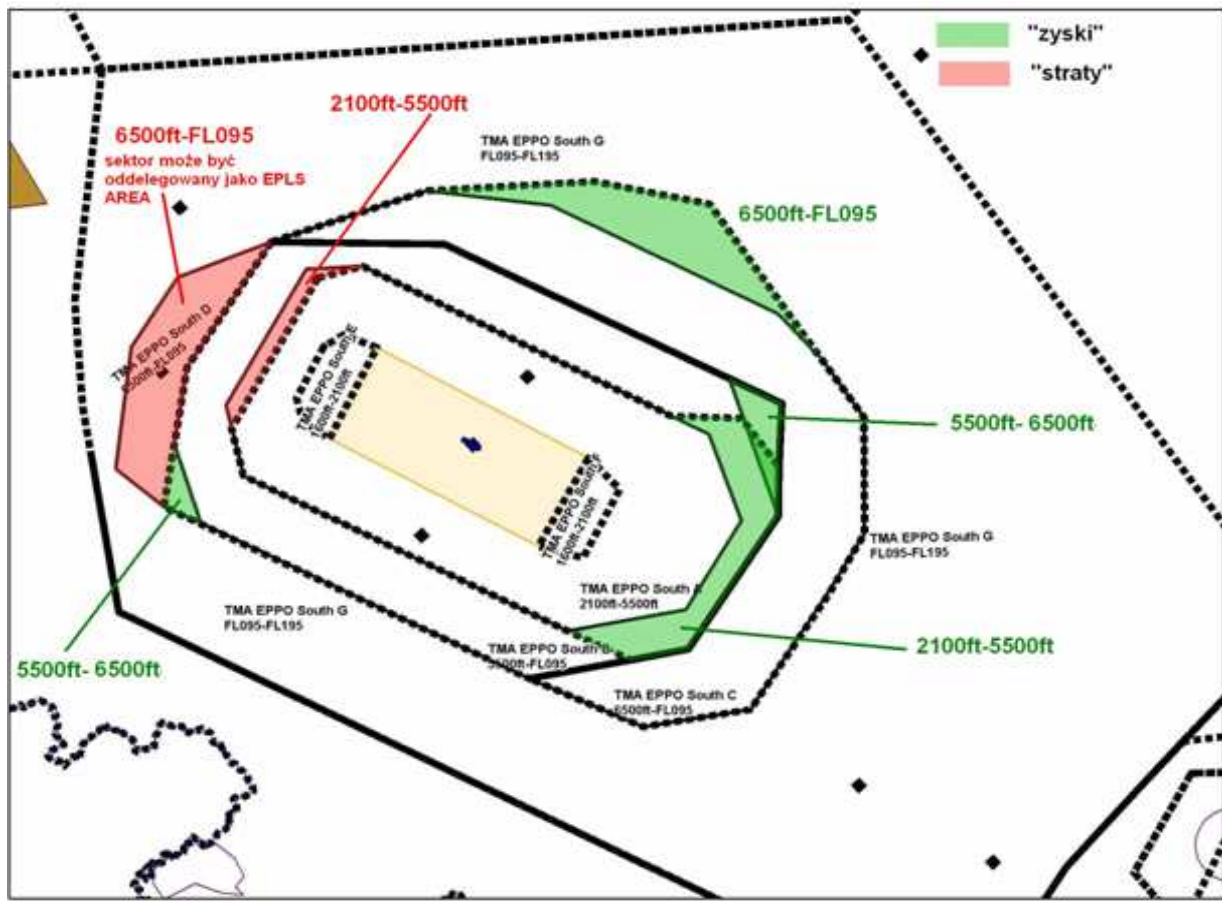
Zmiana granic poziomych w tym sektorze polega na pomniejszeniu o północną, trójkątną część sektora TMA tj. o 6NM. Przestrzeń ta nie jest wykorzystywana do zabezpieczenia procedur SID/STAR oraz przez krl APP Poznań podczas stosowania technik wektorowania a/c . Zmiana przyczyni się do zwiększenia dostępności przestrzeni klasy G dla lotnictwa GA.

d) wprowadzenie nowego zachodniego sektora **TMA Poznań South D** (6500ft –FL095);

Zmiana ta jest jednym z priorytetów dla operatorów wykonujących operacje dolotowe do lotniska EPWR z kierunku zachodniego i południowozachodniego i przyczyni się do swobodnego zniżania przy dolotach z w/w kierunków (dodatkowe 5NM przestrzeni dostępnej od 6500ft). W czasie gdy RWY 29 w użyciu ta dodatkowa przestrzeń będzie oddelegowana (w przypadku zgłoszonej potrzeby) na loty szybowcowe Aeroklubu Polskiego (EPLS AREA ).

e) zmiana nazewnictwa obecnego „niskiego” sektora (wschodniego)TMA Poznań South D (1600ft-2100ft) na **TMA Poznań South F**. Sektor zachodni, „niski” **TMA Poznań South E (1600ft-2100ft)** nie ulega zmianie. Granice obu sektorów nie ulegają zmianie.

- f) Zmiana nazewnictwa obecnego sektora TMA Poznań South sektor F (FL095–FL195) na **TMA Poznań South sektor G**. Granice sektora nie ulegają zmianie.



Rysunek 1: Przestrzeń powietrzna w rejonie TMA Poznań South– planowane zmiany – zyski i straty

### Rejony lotów szybowcowych EPLS AREA (Leszno AREA)

Ze względu na występowanie bardzo dobrych warunków termicznych w rejonie przestrzeni powietrznej TMA Poznań South i powiązaną z tym faktem coroczną publikacją rejonów ograniczeń lotów dedykowanych na treningi i zawody szybowcowe wydzielono w TMA przestrzeń przeznaczoną do tymczasowego wydzielania na warunkach, które szczegółowo zostaną opisane w Porozumieniu o Współpracy pomiędzy APP Poznań a EPLS .

### 3. UZASADNIENIE

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom linii lotniczych w zakresie umożliwienia wykonanie płynnego podejścia do lądowania od strony zachodniej na kierunek zapasowy RWY 11 wprowadzony zostanie nowy segment przestrzeni TMA Poznań South (6500ft-FL095). Pozostałe zmiany, minimalnie zwiększające przestrzeń kontrolowaną mają na celu umożliwienie płynnego zniżania a/c na kierunek pomocniczy oraz równocześnie wynikają z potrzeby zabezpieczenia nowych procedur PRNAV SID/STAR.

Zmniejszenie przestrzeni kontrolowanej w północnej oraz we wschodniej części TMA zwiększy dostęp do przestrzeni klasy G użytkownikom General Aviation. Wprowadzenie rejonów lotów EPLS AREA jest kolejnym planowanym do wdrożenia rozwiązaniem umożliwiającym konkretnym użytkownikom (Centralna Szkoła Szybowcowa w Lesznie która ma podpisane

porozumienie o współpracy z PAŻP ) dostęp do przestrzeni gdzie występują bardzo dobre warunki termiczne dzięki opracowaniu dynamicznie aktywowanych konfiguracji rejonów dostępnych w zależności od pasa w użyciu na lotnisku EPWR

**4. Korzyści i ograniczenia wynikające z wprowadzenia przedmiotowych zasad:**

Cost Benefit Analysis					
POTENCJALNE ZYSKI		ASPEKT	POTENCJALNE STRATY		ASPEKT
Z1	Umożliwienie liniom lotniczym wykonywania płynnych podejść do lądowania od kierunku zachodniego i południowozachodniego na RWY 11 dzięki wprowadzeniu nowego sektora TMA (6500ft – FL095). W czasie gdy RWY 29 w użyciu ta dodatkowa przestrzeń będzie oddelegowana na loty szybowcowe Aeroklubu Polskiego	OPS/ SAF/ EFF	S1	Ograniczenie dostępu do przestrzeni niekontrolowanej w zachodnim rejonie lotniska EPWR poprzez obniżenie dolnej granicy TMA z FL095 do 6500ft (~5NM szerokości) oraz z 5500ft do 2100ft (~1NM szerokości)	EFF
Z2	Udostępnienie przestrzeni gdzie występują bardzo dobre warunki termiczne dla lotów szybowcowych.	OPS/ SAF/ EFF	S2		
Z3	Pomniejszenie granic pozostałej przestrzeni kontrolowanej TMA Poznań South zwiększając tym samym dostęp użytkownikom do przestrzeni klasy G.	OPS/ SAF/ EFF	S3		