



KONSULTACJE SPOŁECZNE - PROJEKT 4
PROJEKT ZMIANY KLASY PRZESTRZENI Z „C” NA „D”
W CTR: EPBY, EPLL, EPSC

1. Zakres proponowanych zmian:

Zmiana klasy przestrzeni z C na D w :

- CTR EPBY
- CTR EPLL
- CTR EPSC

Stan Obecny:

W chwili obecnej w przestrzeń CTR jest przestrzenią klasy C z zapewnianą proceduralną służbą kontroli lotniska przez organ TWR.

ZAPEWNIANIE SŁUŻBY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE LOTÓW

Klasa	Rodzaj lotu	Zapewniana separacja	Zapewniana służba	Ograniczenia prędkości*	Wymagana łączność radiowa	Konieczność uzyskania zezwolenia ATC
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Ciągła dwukierunkowa	Tak
	VFR	VFR od IFR	1) służba kontroli ruchu lotniczego dla separacji z IFR; 2) informacja o ruchu VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	250kt IAS poniżej 3050m (10000ft) AMSL	Ciągła dwukierunkowa	Tak

Tabela 1: Zasady wykonywania lotów w przestrzeni klasy C.

W klasie C dozwolone są loty IFR i VFR. Wszystkie loty wykonywane są z zapewnieniem służby kontroli ruchu lotniczego, a loty IFR są odseparowane od innych lotów IFR i lotów VFR. Loty VFR są odseparowane od lotów IFR, a statki powietrzne je wykonujące otrzymują informacje o ruchu dotyczące innych lotów VFR oraz na żądanie rady dla zapobieżenia kolizji.

W przypadku wszystkich lotów wymagana jest ciągła łączność radiowa powietrze-ziemia. W przypadku lotów VFR zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts poniżej wysokości bezwzględnej 10 000 ft AMSL (w FIR EPWW – FL 100). W przypadku wszystkich lotów obowiązuje zezwolenie ATC.

Proponowana zmiana:

Zmiana klasy przestrzeni w CTR (do FL95) z C na D

Środowisko operacyjne w ramach współpracy (przekazywanie kontroli) ACC Warszawa/TWR jest jednolite – kontrolowana przestrzeń powietrzna powyżej CTR (w TMA) pozostaje z klasą C.

ZAPEWNIANIE SŁUŻBY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE LOTÓW

Klasa	Rodzaj lotu	Zapewniana separacja	Zapewniana służba	Ograniczenia prędkości*	Wymagana łączność radiowa	Konieczność uzyskania zezwolenia ATC
D	IFR	IFR od IFR	Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o lotach VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	250kt IAS poniżej 3050m (10000ft) AMSL	Ciągła dwukierunkowa	Tak
	VFR	Nie zapewnia się	Informacja o ruchu IFR/VFR i VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	250kt IAS poniżej 3050m (10000ft) AMSL	Ciągła dwukierunkowa	Tak

Tabela 2: Zasady wykonywania lotów w przestrzeni klasy D.

* Jeśli bezwzględna wysokość przejściowa jest mniejsza niż 3050m (10000ft) AMSL, to zamiast 10000ft należy stosować FL100

W klasie D dozwolone są loty IFR i VFR i dla wszystkich lotów zapewnia się służbę kontroli ruchu lotniczego. Loty IFR są odseparowane od innych lotów IFR, a statki powietrzne wykonujące te loty otrzymują informacje o ruchu dotyczące lotów VFR oraz na żądanie rady dla zapobieżenia kolizji. Statki powietrzne wykonujące loty VFR otrzymują informacje o ruchu dotyczące wszystkich innych lotów oraz na żądanie rady dla zapobieżenia kolizji. Dla lotów VFR SPEC jest zapewniana separacja z ruchem IFR oraz VFR SPEC.

W przypadku wszystkich lotów wymagana jest ciągła łączność radiowa powietrze-ziemia, a w przypadku wszystkich lotów poniżej wysokości bezwzględnej 10 000 ft AMSL (w FIR EPWW – FL 100) zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts.

Uwaga: Zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) NR 923/2012, ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts nie będzie obowiązywało – „gdy właściwy organ zezwoli na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa” . Rozporządzenie to ogłoszoną notyfikacją Prezesa ULC wejdzie w życie dopiero w grudniu 2014r.

W przypadku wszystkich lotów obowiązuje zezwolenie ATC.

Na wszystkie loty wymagane jest złożenie planu lotu ICAO.

Przestrzeń klasy D zachowuje pewne wymogi przestrzeni klasy C – złożenie planu lotu, uzyskanie zezwolenia ATC, utrzymywanie dwukierunkowej łączności radiowej z ATC. Za to – w odróżnieniu od klasy przestrzeni C – zdejmuje z kontrolerów ruchu lotniczego obowiązek separowania ruchu VFR/IFR i IFR/VFR. Po wprowadzeniu w przestrzeni kontrolowanej klasy D kontroler TWR będzie zobowiązany jedynie do udzielenia informacji o ruchu kolizyjnym, bez konieczności czasochłonnego (zwłaszcza z powodu powolnego ruchu VFR) ustanowienia separacji. Pozwoli to na zredukowanie sytuacji, w których zaistnieje potrzeba zmuszenia a/c VFR do wydłużenia trasy lotu celem zapewnienia wymogów zachowania separacji. Tym samym niniejsza zmiana wpłynie na poprawę efektywności wykonywania operacji VFR (koszty), poprzez potencjalne skrócenie tras po których wykonywane są loty.

Klasa D oznacza dla GA więcej swobody w wykorzystaniu przestrzeni kontrolowanej, umożliwi pełniejsze wykorzystanie charakterystyki lotów VFR, eliminując przy tym częste wydłużanie tras lotów VFR W przypadkach stosowania separacji poziomej (różne obszary geograficzne).

2. Korzyści i ograniczenia wynikające z wprowadzenia przedmiotowych zasad:

- Poprawa efektywności wykonywania operacji VFR (koszty), poprzez zredukowanie sytuacji wydłużania tras lotów VFR przy ustanawianiu separacji.
- Poprawa płynności ruchu lotniczego VFR.
- Brak obowiązku separowania ruchu IFR/VFR i VFR/IFR - kontroler TWR będzie zobowiązany jedynie do udzielenia informacji o ruchu kolizyjnym, bez konieczności czasochłonnego (zwłaszcza z powodu powolnego ruchu VFR) ustanowienia separacji.