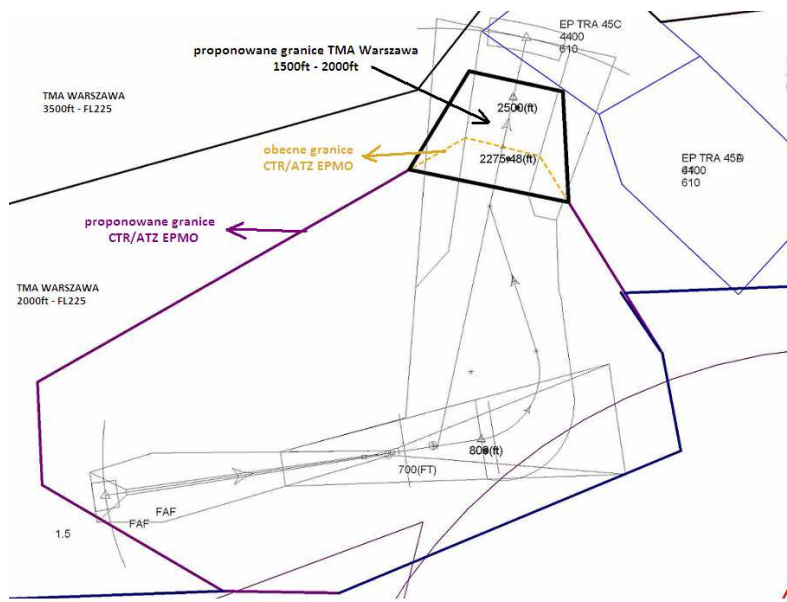




**WERSJA OSTATECZNA PROJEKTU
ZMIANY GRANIC CTR/ATZ WARSZAWA/MODLIN
ORAZ WPROWADZENIA DODATKOWEGO SEGMENTU TMA WARSZAWA
(po uwzględnienie uwag/opinii w ramach konsultacji społecznych)**

1. OSTATECZNY PROJEKT ZMIAN:

Zmniejszenie północno-wschodniej części CTR/ATZ EPMO i utworzenie dodatkowego segmentu TMA Warszawa w granicach 1500ft- 2000ft. Szczegóły poniżej:



2. UZASADNIENIE DLA WPROWADZANIA ZMIANY:

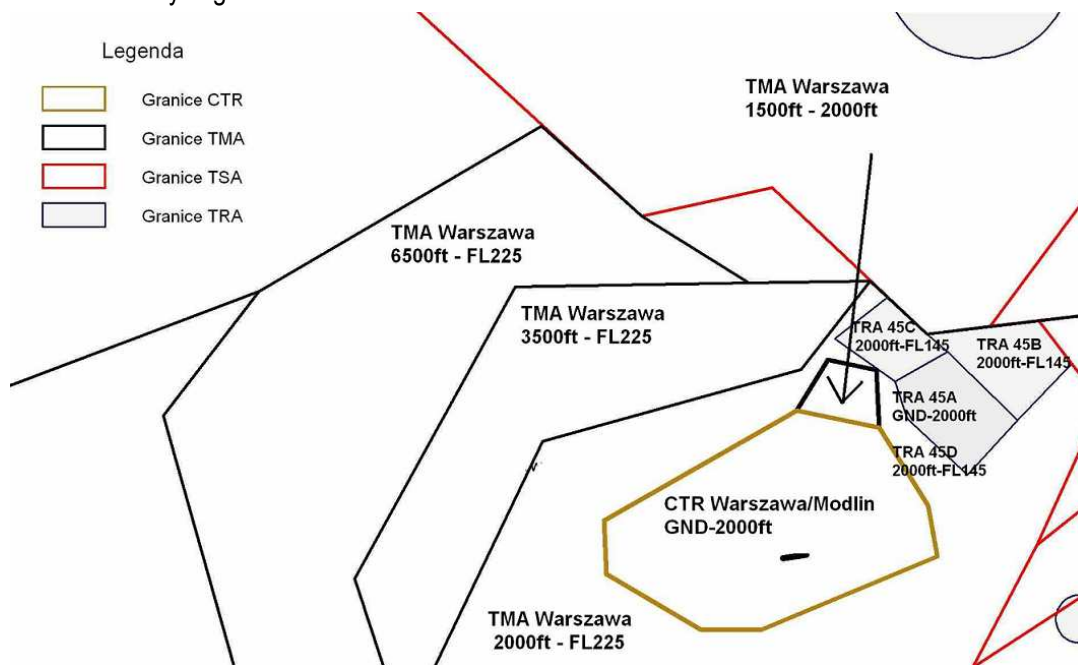
Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom linii lotniczych w zakresie umożliwienia podejścia do lądowania do EPMO przy warunkach o zmniejszonej widzialności w wyniku otrzymania niezbędnych danych po zakończeniu procesu instalacji ILS PAŻP opracował procedurę ILS RWY 08 dla lotniska Warszawa – Modlin. W związku z tym, że trasa nominalna i pierwszorzędna przestrzeń chroniona procedury nieudanego podejścia (projektowanej dla najgorszego przypadku – gradientu 2,5%) nie mieści się w obecnej przestrzeni kontrolowanej lotniska Modlin zidentyfikowano potrzebę zmiany granic przestrzeni kontrolowanej.

Mając na uwadze intensywny ruch VFR wokół granic CTR, uwzględniając ekonomikę lotu GA, uznano, że optymalnym rozwiązaniem jest zmniejszenie północno-wschodniej części CTR i utworzenie dodatkowego segmentu TMA Warszawa w granicach 1500ft- 2000ft. Alternatywne rozwiązanie - poszerzenie granic CTR Warszawa/Modlin -

niepotrzebnie wygenerowałyby ograniczenia w przepływie ruchu General Aviation poprzez wydłużenie trasy lotu o kilkanaście km.

Wyniki konsultacji potwierdziły w 100%, że przyjęte rozwiązanie jest lepszym od przedstawionego alternatywnego wyboru (żaden z respondentów nie opowiedział się za wyborem alternatywnego rozwiązania).

Zmniejszenie granic CTR EPMO skróci przebieg tras dla ruchu tranzytowego GA wokół CTR (skrócenie trasy o 4km). Równocześnie w zakresie lotu w granicach poziomych nowego segmentu TMA Warszawa spowoduje ograniczenie maksymalnej górnej wysokości lotu z obecnych 2000ft do 1500ft. Granice ATZ Modlin zostaną dostosowane do nowych granic CTR Modlin.



Wizualizacja przedmiotowej zmiany

3. KORZYŚCI I OGRANICZENIA WYNIKAJĄCE Z WPROWADZENIA PRZEDMIOTOWEJ ZMIANY:

Cost Benefit Analysis					
POTENCJALNE ZYSKI		ASPEKT	POTENCJALNE STRATY		ASPEKT
Z1	Umożliwienie wykonywania podejścia do lądowania przy warunkach o zmniejszonej widzialności poprzez publikację procedury ILS RWY 08 EPMO kat I		S1	Ograniczenie do maksymalnie 1500ft (z obecnych 2000ft) górnej wysokości lotu General Aviation w rejonie nowego segmentu TMA Warszawa	EFF
Z2	Poprawienie efektywności lotu General Aviation poprzez skrócenie trasy omijającej CTR od strony północnej w wyniku zmniejszenia granic strefy kontrolowanej lotniska	OPS/ SAF/ EFF			EFF