



KONSULTACJE SPOŁECZNE
WPROWADZENIE/MODYFIKACJA STRUKTUR PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

W OKOLICACH LOTNISK EPBA, EPZR, EPNT, EPNL, EPKR I ŁADOWISKA BEZMIECHOWA DLA ZABEZPIECZENIA
SZYBOWCOWYCH LOTÓW FALOWYCH

1. CEL

Wydzielenie stref tymczasowo rezerwowanych TRA umożliwi wykonywanie lotów falowych w rejonie Bieszczad, Beskidu Sądeckiego i Beskidu Niskiego Aeroklubowi Bielsko-Bialskiemu, Górskiej Szkole Szybowcowej AP „Żar”, Aeroklubowi Nowy Targ, Aeroklubowi Podhalańskiemu w Nowym Sączu, Aeroklubowi Podkarpackiemu oraz Akademickiemu Ośrodkowi Szybowcowemu Politechniki Rzeszowskiej.

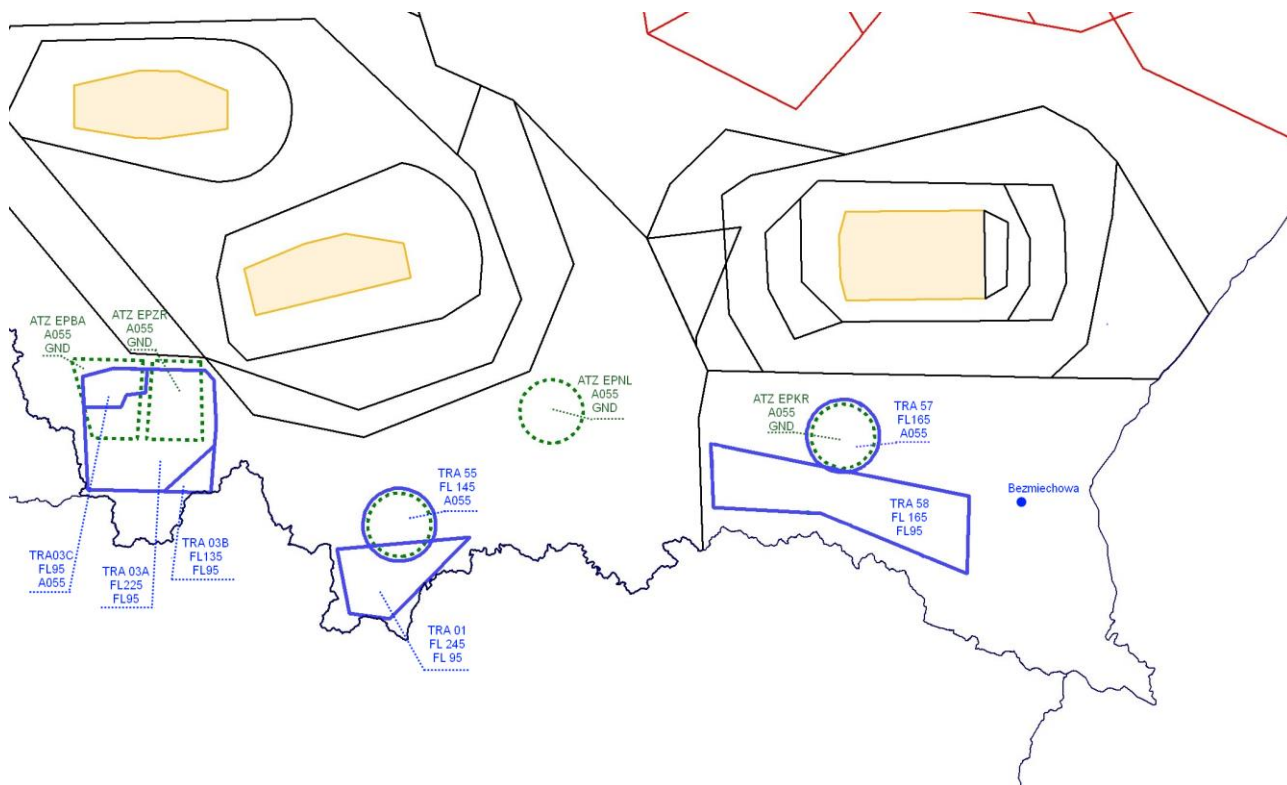
Obecnie Aeroklub Bielsko-Bialski oraz Górską Szkoła Szybowcowa AP „Żar” mają do dyspozycji w ramach szybowcowych lotów falowych strefę TRA 03, Aeroklub Nowy Targ strefę TRA 01, a Aeroklub Podkarpacki strefę TRA 58. Nie umożliwiają one w pełni realizacji wykonywania lotów falowych w rejonie Beskidu Sądeckiego, Beskidu Niskiego oraz Bieszczad. Aeroklub Podhalański w Nowym Sączu i Akademicki Ośrodek Szybowcowy Politechniki Rzeszowskiej nie posiadają stref umożliwiających rozpoczęcie lotów falowych w okolicach startu i lądowania szybowców. Dotychczas funkcjonujące strefy TRA nie uwzględniają równocześnie znaczących obszarów noszenia termicznego do wykorzystania przez szybownictwo falowe jak również nie pozwalają na loty falowe między lotniskami użytkowymi przez ww. aerokluby i ośrodek (EPBA, EPZR, EPNT, EPNL, EPKR, lądowisko Bezmiechowa).

2. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN:

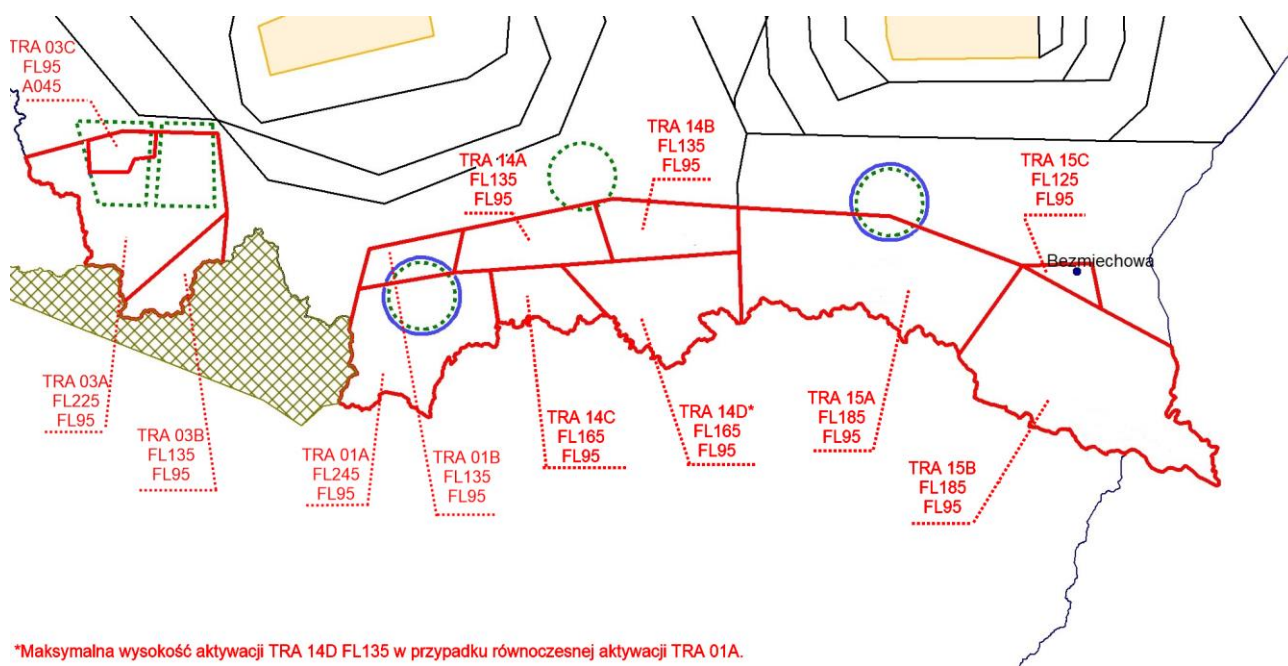
Zakres planowanych zmian obejmuje usunięcie obecnej strefy TRA 01 i wprowadzenie zamiast niej nowej dwusegmentowej strefy TRA 01 A i B, zmianę granic poziomych strefy TRA 03 (segmenty A, B i C), usunięcie strefy TRA 58 oraz wprowadzenie nowych stref TRA 14 A,B,C,D; TRA 15 A,B,C.

Okres aktywności: zgodnie z AUP (Plan Użytkowania Przestrzeni Powietrznej - Airspace Use Plan). Strefa będzie zamawiana i aktywowana zgodnie z realnym zapotrzebowaniem w myśl formuły elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (Flexible Use of Airspace – FUA). Strefy TRA 01, 03, 14, 15 będą wykorzystywane jedynie do szybowcowych lotów falowych i zostaną opublikowane jako strefy „sezonowe”, wykorzystywane w okresie od 01 września do 30 kwietnia.

Uwagi: Przestrzeń niesklasyfikowana.



Rysunek 1: Stan przed wprowadzeniem zmian – istniejące struktury ATZ oraz TRA



*Maksymalna wysokość aktywacji TRA 14D FL135 w przypadku równoczesnej aktywacji TRA 01A.

Rysunek 2: Stan po wprowadzeniu nowych stref TRA 01 A,B; TRA 03 A,B; TRA 14 A,B,C,D; TRA 15 A,B,C..

Strefy TRA 01A,B, TRA 03 A,B,C, TRA 14 A,B,C,D w przypadku aktywności zostaną wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności APP Kraków. Strefy TRA 15 A,B,C w przypadku aktywności zostaną wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności ACC Warszawa.

Segmentacyjna budowa TRA pozwala na zmniejszenie wpływu na lotnictwo GAT. W zależności od trasy planowanych lotów falowych możliwe jest rezerwowanie tylko niezbędnych elementów przestrzeni powietrznej.

3. UZASADNIENIE

Od 01.03.2018 r. strefa planowana jest do publikacji na stałe w AIP Polska, co powinno zapewnić świadomość operacyjną użytkowników przestrzeni powietrznej i służb ruchu lotniczego.

TRA 01A,B, TRA 03 A,B,C, TRA 14 A,B,C,D

Projekt wprowadzenia tego typu stref zgodny jest z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni:

§ 8. 1. TSA i TRA ustanawia się dla realizacji jednego z następujących celów:

- 1) zaspokojenia potrzeb operacyjnych lotów statków powietrznych wynikających z realizacji prac badawczo-rozwojowych, lotów treningowych lub próbnych ze względu na bezpieczeństwo tych statków i innych uczestników ruchu lotniczego;
- 2) prowadzenia działań w ramach szkolenia lotniczego oraz ćwiczeń, podczas których manewry statku powietrznego nie są zgodne z przepisami o ruchu lotniczym

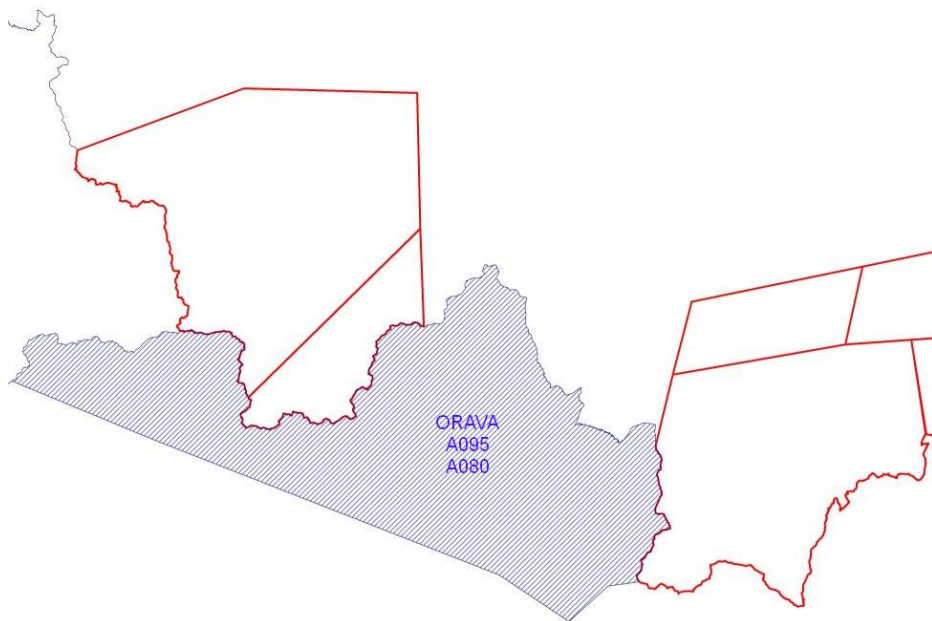
Segmentowa budowa TRA pozwala na zmniejszenie wpływu na lotnictwo GAT. W zależności od trasy planowanych lotów falowych możliwe jest rezerwowanie tylko niezbędnych elementów przestrzeni powietrznej.

W wypadku dolotów do EPKK/EPKT via NETIR wykorzystuje się obecną już dla istniejącej strefy TRA 03 procedurę koordynacyjną z ACC Praha.

Ze względu na zniżania do UKLL via TEPNA (DCT ATKEK-TEPNA) do FL 130 ustalono górną granicę TRA 15C na FL 125.

Ze względu na m.in. doloty/odloty do/z LZTT przez punkt nawigacyjny LENOVA zapewniono, że bufor zabezpieczający drogę lotniczą L624 znajduje się w jednej strefie (TRA 14D). Została wprowadzona warunkowość maksymalnej wysokości aktywacji tego rejonu – „W przypadku aktywności strefy TRA 01A, strefa 14D może być aktywowana do maksymalnego poziomu FL 135”. Umożliwia to ww. doloty/odloty w wypadku aktywności TRA 01A i związanej z tym niemożliwości dolotu/odlotu do/z LZTT przez punkt LOLKA.

Niemożliwe jest połączenie stref TRA 03 B z TRA 01 A, B, ze względu na konieczność zabezpieczenia dróg mających początek/koniec na granicy FIR EPWW, dolotów/odlotów z EPKK/EPKT oraz dróg lotniczych powiązanych z punktami nawigacyjnymi BABKO i MEBAN. W związku z tym i w koordynacji z przedstawicielami FIR LZBB w 2016r. została opublikowana strefa ORAVA w założeniu mająca połączyć ww. dwa rejony. Obecnie funkcjonuje ona do wysokości 9500ft AMSL - w FIR LZBB przestrzeń niekontrolowana rozciąga się do wysokości 8000ft AMSL. Pozwala ona na przelot między strefami TRA 03 B z TRA 01 A, B przy jednoczesnym wykorzystaniu przestrzeni niekontrolowanej w FIR EPWW i FIR LZBB.



Rysunek 3 Strefa ORAVA opublikowana w AIP Slovakia ENR 5.5.