



KONSULTACJE SPOŁECZNE
PROJEKT WPROWADZENIA STREF TRA NA POTRZEBY PROWADZENIA DZIAŁAŃ W RAMACH SZKOLEŃ
LOTNICZYCH W REJONIE FIR EPWW

1. CEL

Celem przedmiotowej zmiany jest wprowadzenie stref TRA na potrzeby zabezpieczenia działań prowadzonych w ramach szkoleń lotniczych przez OKL Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej zarządzającej lotniskiem Deputyczne Królewskie oraz przez Aeroklub Koszalin z lądowiska Koszalin - Zegrze Lotnisko (EPKZ).

2. STAN OBECNY:

Ośrodek Kształcenia Lotniczego Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Chełmie jest zarządzającym lotniskiem Deputyczne Królewskie. W ramach swojej działalności OKL należący do szkoły prowadzi szkolenia teoretyczne i praktyczne do licencji pilota samolotowego turystycznego – PPL(A), zawodowego – CPL(A), linowego – ATPL(A), zawodowego śmigłowcowego - CPL(H) oraz do uzyskania następujących uprawnień – IR(A), na samoloty wielosilnikowe - MEP(L) oraz do lotów VFR w nocy - VFR Night. Lotnisko Deputyczne Królewskie zlokalizowane jest w przestrzeni niekontrolowanej w południowo-wschodniej części sektora FIS Warszawa na wschód od strefy TSA 04D której granice pionowe zawierają się w przedziale wysokości 5500ft-FL245. W strefie TSA wykonywane są głównie loty szkolne z lotniska w Dęblinie.

Głównym użytkownikiem lądowiska Koszalin - Zegrze Lotnisko (EPKN) jest Aeroklub Koszaliński który w roku 2015 planuje zwiększenie prowadzonych szkoleń lotniczych obejmujących szkolenia szybowcowe do licencji PL (G) – loty za wyciągarką i samolotem holującym, szkolenia pilota samolotowego ultralekkiego oraz loty PG/PPG.

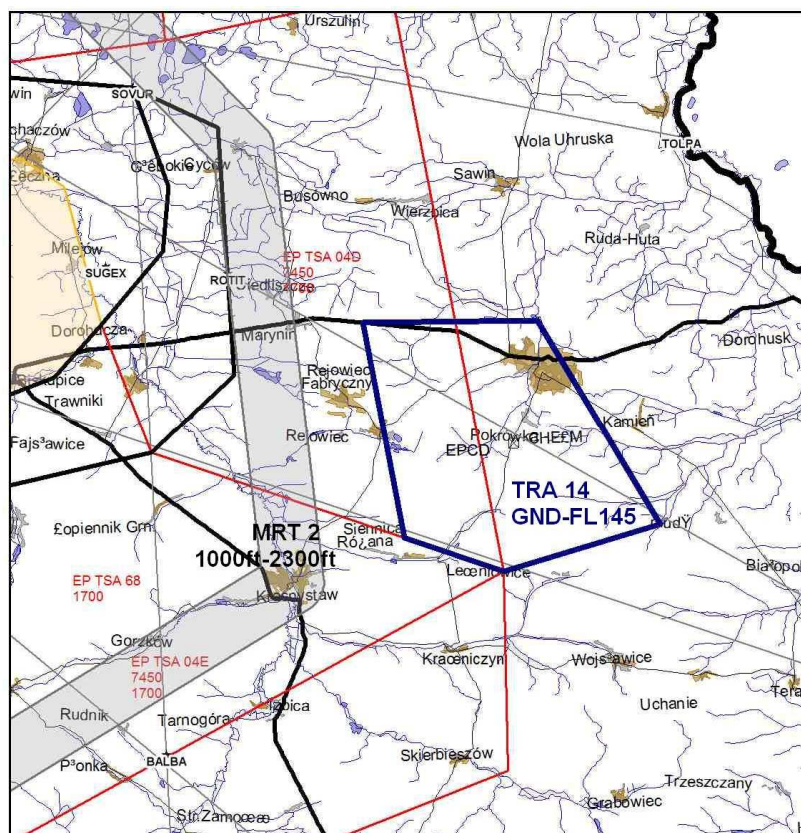
Na obu lotniskach planowane jest również wykonywanie skoków spadochronowych.

Ośrodek Kształcenia Lotniczego Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Chełmie oraz Aeroklub Koszaliński zwrócili się do OPS z wnioskiem o wydzielenie stref TRA na potrzeby zabezpieczenia działań prowadzonych w ramach szkoleń lotniczych.

3. UZASADNIENIE – SZCZEGÓŁOWY ZAKRES ZMIAN

Wprowadzenie strefy TRA 14 na potrzeby zabezpieczenia działań prowadzonych w ramach szkoleń lotniczych przez OKL Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej zarządzającej lotniskiem Deputyczne Królewskie (EPCD).

Strefa TRA 14 została wydzielona z przestrzeni niekontrolowanej do FL95, powyżej w sektorze ACC R do FL145. W zakresie wysokości 5500ft do FL145 strefa jest kolizyjna ze strefą TSA 04D której granice pionowe zawierają się w przedziale wysokości 5500ft – FL 245. Strefa nie jest kolizyjna z trasą lotów wojskowych MRT 2.



Rysunek 1 : Planowane granice strefy TRA 14.

Loty w strefie TRA 14 wykonywane będą zgodnie z przepisami dla lotów VFR i będą się odbywać z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje będą wykonywane z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszenia. Strefa będzie zamawiana i aktywowana zgodnie z zasadami FUA (ASM2/ASM3). Użytkownik pozostaje zobowiązany do zamawiania takiego przedziału wysokości jaki faktycznie będzie wykorzystywany.

W przypadku zgłoszenia jednoczesnej aktywności strefy TRA 14 i TSA04 D stosowana jest zasada, że ASM3 informuje użytkownika wojskowego o aktywności strefy TRA 14, a użytkownik wojskowy strefy TSA jest zobowiązany do utrzymania dystansu poziomego 3.5 NM lub 500ft od granic strefy TRA lub z dala od granic w zależności rodzaju lotów (IFR/VFR) - zgodnie z zapisem w AIP Polska ENR 2.2.2 pkt. 7.7:

„W przypadku wykonywania lotów w TSA/TRA/EA, wewnątrz których znajduje się aktywna strefa ATZ/MATZ, trasa MRT lub inna wysegregowana struktura (w których organizatorem działań jest inny użytkownik przestrzeni), użytkownik strefy TSA/TRA/EA ma obowiązek wykonywania lotów:

z zachowaniem odległości poziomej nie mniejszej niż 3,5 MN od granic aktywnej strefy innego użytkownika lub z zachowaniem odległości pionowej wynoszącej:

- a) - 500 ft w przypadku lotów poniżej FL 290;
 - 1500 ft w przypadku lotów na i powyżej FL 290;
- b) lub z dala od granic aktywnej strefy innego użytkownika, jeżeli loty odbywają się zgodnie z przepisami VFR poniżej 250kt IAS, z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody w czasie wystarczającym, aby uniknąć kolizji;
- c) lub na warunkach ustalonych na poziomie ASM1.

W obydwu przypadkach zaproponowane przez użytkowników granice stref TRA zostały poddane szczegółowej analizie i odpowiednio zoptymalizowane do niezbędnego minimum niezbędnego do prowadzonych działań.

4. UZASADNIENIE

W obydwu przypadkach wprowadzenie strefy TRA ma na celu zabezpieczenie działań prowadzonych w ramach szkoleń lotniczych tj. czasowe oddzielenie ruchu szkolnego od ruchu GA. Wprowadzone strefy mają nie tylko zabezpieczać szkolne operacje startów i lądowań, wykonywanie kręgów nadlotniskowych ale również odległe od lotniska/lądowiska strefy pilotażu. Dodatkowe uzasadnienie stanowi:

- średnia roczna ilość operacji wykonywanych z lotniska Deputytce Królewskie – ok.5000.
- planowana na rok 2015 działalności Aeroklubu Koszalińskiego obejmująca 200 godz., 400 godz. Na samolotach UL, skoki spadochronowe oraz loty PG/PPG zależnie od zainteresowania.

5. Korzyści i ograniczenia wynikające z wprowadzenia przedmiotowych zasad:

Cost Benefit Analysis					
POTENCJALNE ZYSKI		ASPEKT	POTENCJALNE STRATY		ASPEKT
Z1	Zabezpieczenie działań prowadzonych w ramach szkoleń lotniczych tj. czasowe oddzielenie ruchu szkolnego od ruchu GA.	OPS/ SAF/ EFF	S1	Potencjalne niewielkie zmniejszenie dostępności do przestrzeni klasy G dla General Aviation przez wprowadzenie STREF TRA od GND.	EFF
Z2	Zabezpieczenie odległych od lotniska/lądowiska stref pilotażu wykorzystywanych w ramach prowadzonych szkoleń.	OPS/ SAF/ EFF	S2		