POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

WYNIKI KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

PROJEKT REORGANIZACJI PRZESTRZENI POWIETRZNEJ WOKÓŁ NIEKTÓRYCH LOTNISK WOJSKOWYCH W FIR EPWW (ZMIANA MATZ W MCTR / MTMA)

W okresie od 08.12 do 18.12 wpłynęły łącznie 133 formularze związane z przedmiotowym projektem. 117 z nich dotyczyło obaw co do możliwości wykonywania lotów paralotniowych w przestrzeni przyszłych stref MCTR EPPW, EPOK i EPIR. W odniesieniu do nich Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przytacza poniżej stanowisko SSRL SZ RP przedstawione 14.12.2017 na spotkaniu z użytkownikami przestrzeni powietrznej i podtrzymane późniejszą publikacją w serwisie dlapilota.pl:

> *„W związku z licznymi uwagami dotyczącymi obaw co do przyszłego ograniczenia lotów paralotniowych w związku ze zmianą MATZ na MCTR, Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP informuje, że już w chwili obecnej wykonywanie lotów w strefach MATZ wymaga zgłoszenia i zgody ze strony odpowiedniego organu MIL TWR.*
>
> *Zgodnie z publikacją w AIP w strefach tych przestrzeń jest niesklasyfikowana, ale służby ruchu lotniczego zapewniane są jak dla klasy D . W tym zakresie wprowadzenie MCTR nie spowoduje żadnej zmiany, a przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa wokół przedmiotowych lotnisk oraz pozwoli na ujednolicenie przepisów.*
>
> *Po wprowadzeniu MCTR klasy „D" w celu ułatwienia wykonywania lotów paralotniowych (w szczególności zwolnienia paralotniarzy ze spełnienia niektórych wymagań przestrzeni kontrolowanej) możliwe jest podpisanie porozumienia o współpracy pomiędzy odpowiednim organem MIL TWR, a użytkownikami startowiska zlokalizowanego w przestrzeni MCTR. Porozumienie to prowadzić może do wyznaczenia rejonu, w którym możliwe będą loty paralotniowe.*
>
> *Podobne rejony funkcjonują w cywilnych CTR, np. EPWA (m.in. Powsin, Konstancin), EPBY (Szubin) i są opublikowane w AIP Polska ENR 5.5. W przypadku przelotów paralotniowych przez MCTR/MTMA sytuacja nie zmienia się w stosunku do obecnej i nadal wymagana będzie zgoda odpowiedniego terytorialnie wojskowego organu zapewniającego służby ruchu lotniczego."*

Wobec powyższego, dla zapewnienia ciągłości operacji użytkownikom cywilnym, możliwym rozwiązaniem jest podpisanie lub aktualizacja istniejących porozumień o współpracy pomiędzy zainteresowanymi użytkownikami a wojskowym organem zapewniającym służby ruchu lotniczego w odpowiednich MCTR. Rejony typu AREA, o których mowa w stanowisku SSRL SZ RP, pozwalają na czasowe zniesienie niektórych wymagań wynikających z klasyfikacji przestrzeni powietrznej (jak np. obowiązek złożenia planu lotu, posiadania transpondera czy zachowania dwustronnej łączności). Już w chwili obecnej funkcjonuje porozumienie o współpracy między organem MIL TWR EPIR a Aeroklubem Kujawskim, a zatem dla umożliwienia działalności statutowej Aeroklubu wymagana byłaby jedynie jego aktualizacja w zakresie ustanawiającym rejon AREA (otrzymano 5 formularzy wyrażających obawy co do wpływu zmiany na działalność tego Aeroklubu). Istnienie tego i podobnych porozumień w innych lokalizacjach oraz przytoczone wyżej stanowisko SSRL SZ RP świadczy o wzajemnym zrozumieniu potrzeb pomiędzy stroną wojskową a cywilnymi użytkownikami dotychczasowych stref MATZ. Formalne przekształcenie tych stref w MCTR nie zmieni sytuacji w tym zakresie, w szczególności, że już w chwili obecnej służby ruchu lotniczego wokół lotnisk wojskowych są zapewniane jak dla klasy D.

Wpłynęło również 5 formularzy od operatorów zdalnie sterowanych statków powietrznych / modeli RC. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zwraca uwagę, że zgodnie z *Nowelizacją Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 sierpnia 2016r. zmieniającą rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków* Załącznik nr 1 (oraz analogiczny zapis w zał. 2):

> *4.1. Modelami latającymi wykonuje się jedynie operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS z zachowaniem następujących warunków:*
> *(…)*
> *8) w strefie D, strefie MCTR lub strefie MATZ jedynie za zgodą zarządzającego daną strefą i na warunkach przez niego określonych;*
> *(…)*

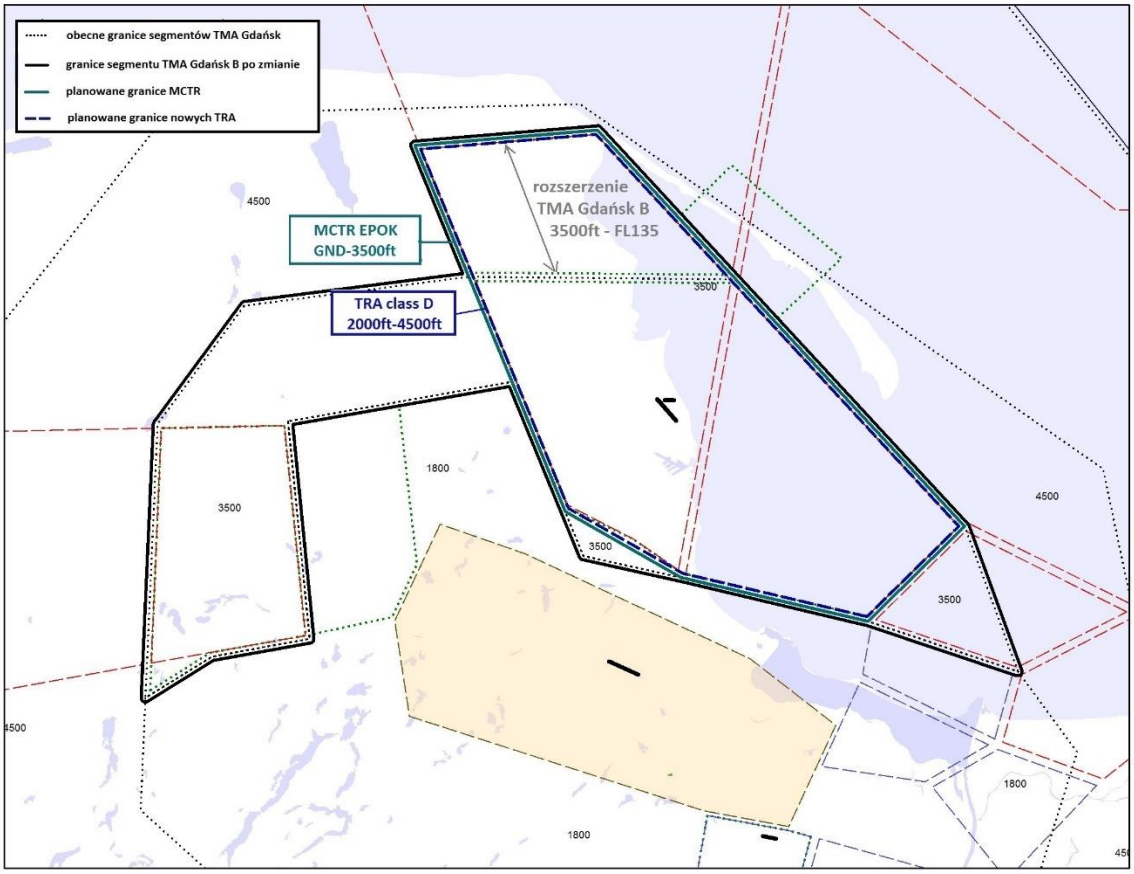
Zatem z punktu widzenia lotów RPA i modeli latających zasady wykonywania lotów są identyczne dla MATZ oraz MCTR i nie są wykluczone w żadnej z tych stref. Już dzisiaj do wykonania lotu bezzałogowego w przestrzeni MATZ wymagane jest uzyskanie zgody i warunków lotu od zarządzającego.

Wpłynęła również osobna opinia od organu MIL TWR EPLK, w której wskazana została sugestia obniżenia MTMA EPLK w rejonie miejscowości Tuszyn do 2500 ft AMSL. Zorganizowane zostało spotkanie konsultacyjne z udziałem przedstawicieli SSRL, MIL APP EPLK, Aeroklubu Łódzkiego, Piotrkowskiego oraz Polskiego, w wyniku którego wypracowano propozycję utworzenia porozumienia o współpracy pomiędzy stroną cywilną a wojskową. Celem tego porozumienia będzie utworzenie rejonu typu AREA w granicach poziomych pokrywających się z obecnym segmentem MATZ EPLK E i w granicach pionowych 2500 ft - FL95. W godzinach aktywności tego rejonu czasowemu zawieszeniu ulegną niektóre wymagania przestrzeni klasy D (np. złożenie planu lotu, obowiązek utrzymania dwustronnej łączności z organem APP). Umożliwi to m.in. wykonywanie lotów szybowcowych w rejonie miejscowości Tuszyn. Propozycja została skonsultowana również z przedstawicielem Bartolini Air – szkoły lotniczej funkcjonującej na lotnisku w Łodzi.

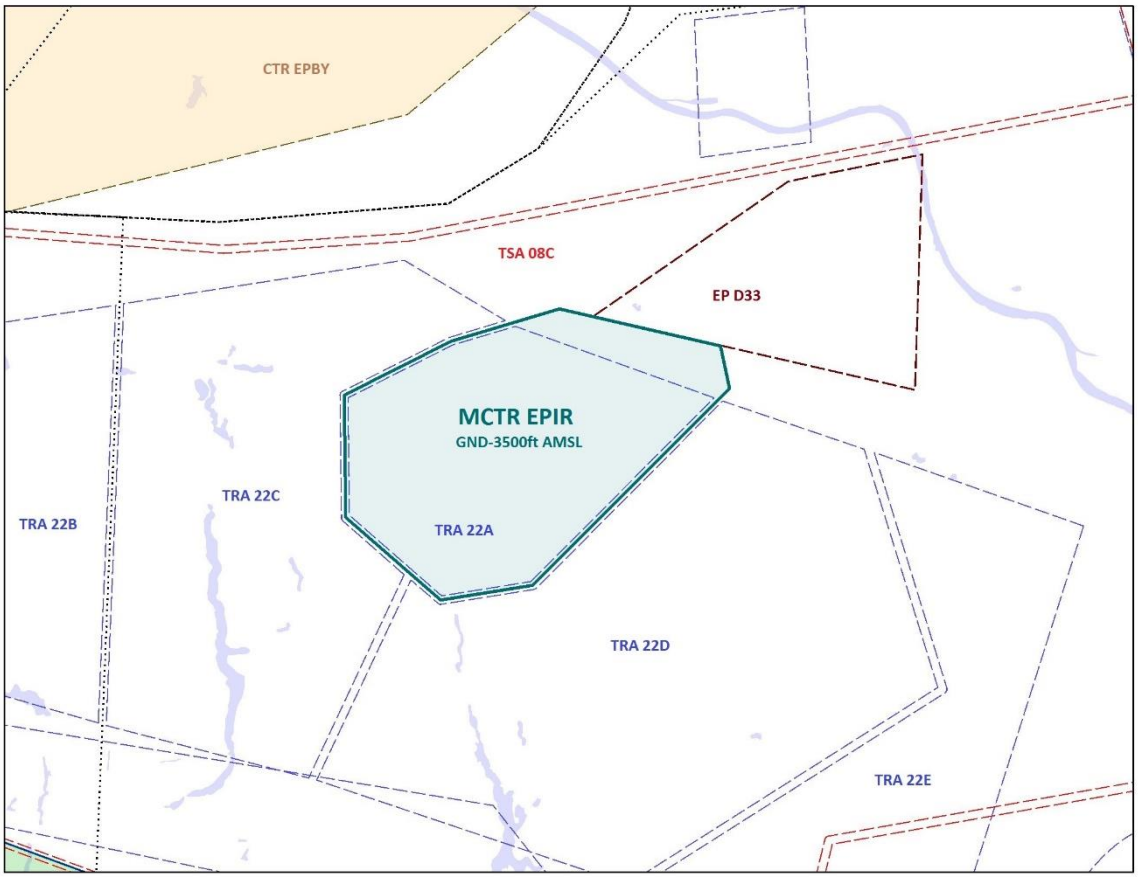
W dwóch formularzach zwrócono uwagę na możliwe utrudnienia wobec ruchu GA i konieczność złożenia planu lotu przed wlotem w MCTR/MTMA. Złożenie takiego planu lotu możliwe będzie również z powietrza.

W trzech formularzach nie zaproponowano żadnych uwag co do wprowadzanej zmiany.

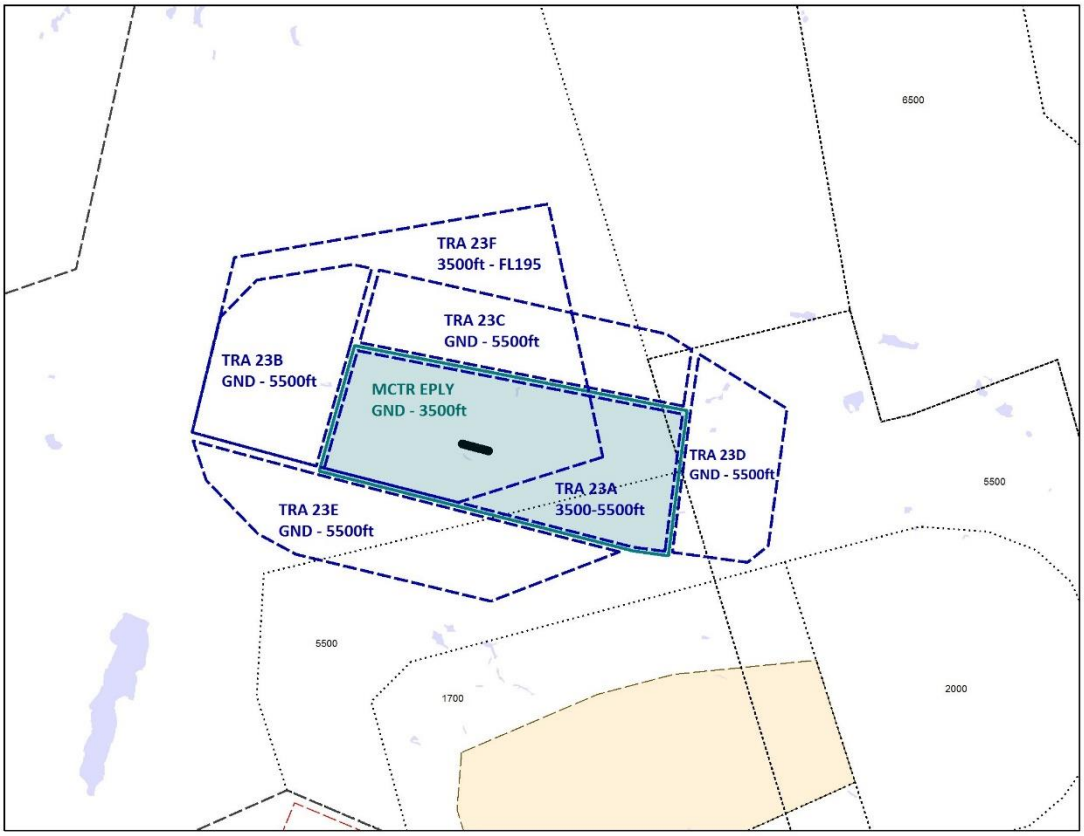
Zajmując wskazane powyżej stanowiska w zakresie poruszanych w konultacjach zagdnień, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w porozumieniu ze stroną wojskową informuje, że przedmiotowa zmiana zostanie wprowadzona wiosną 2018 roku zgodnie z wizualizacją z poniższych rysunków 1-7.



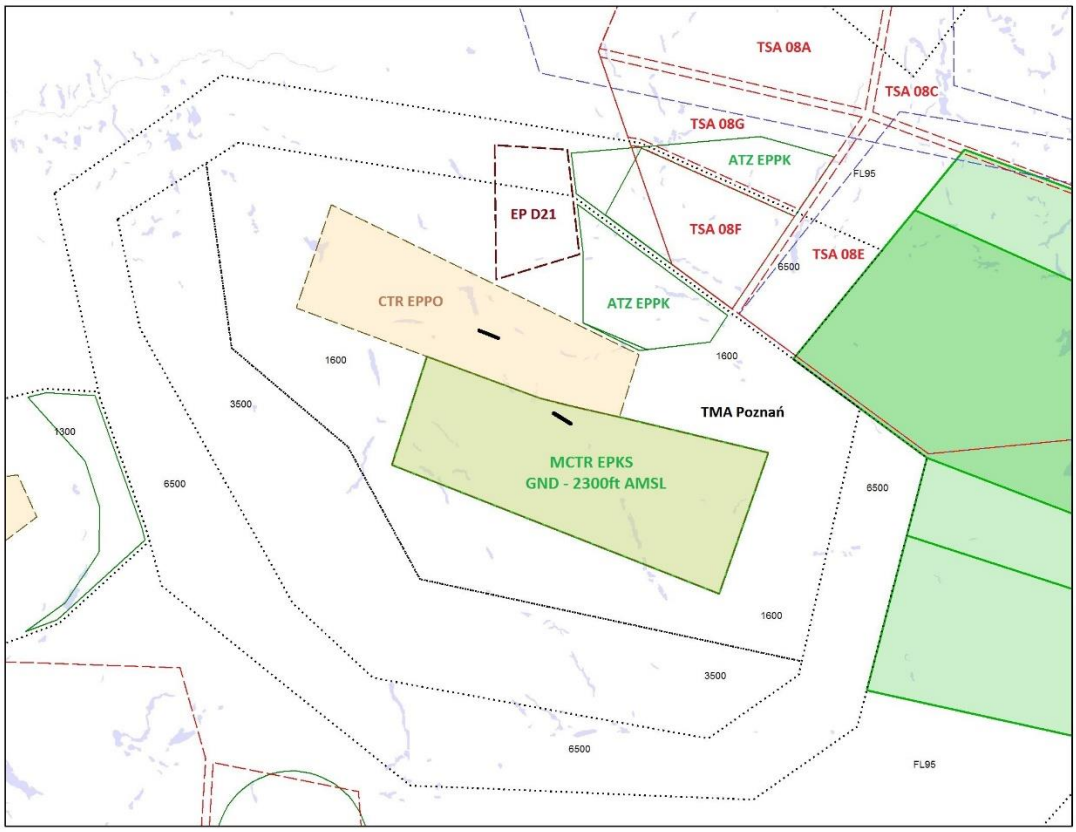
Rysunek 1: Planowane granice struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska Oksywie



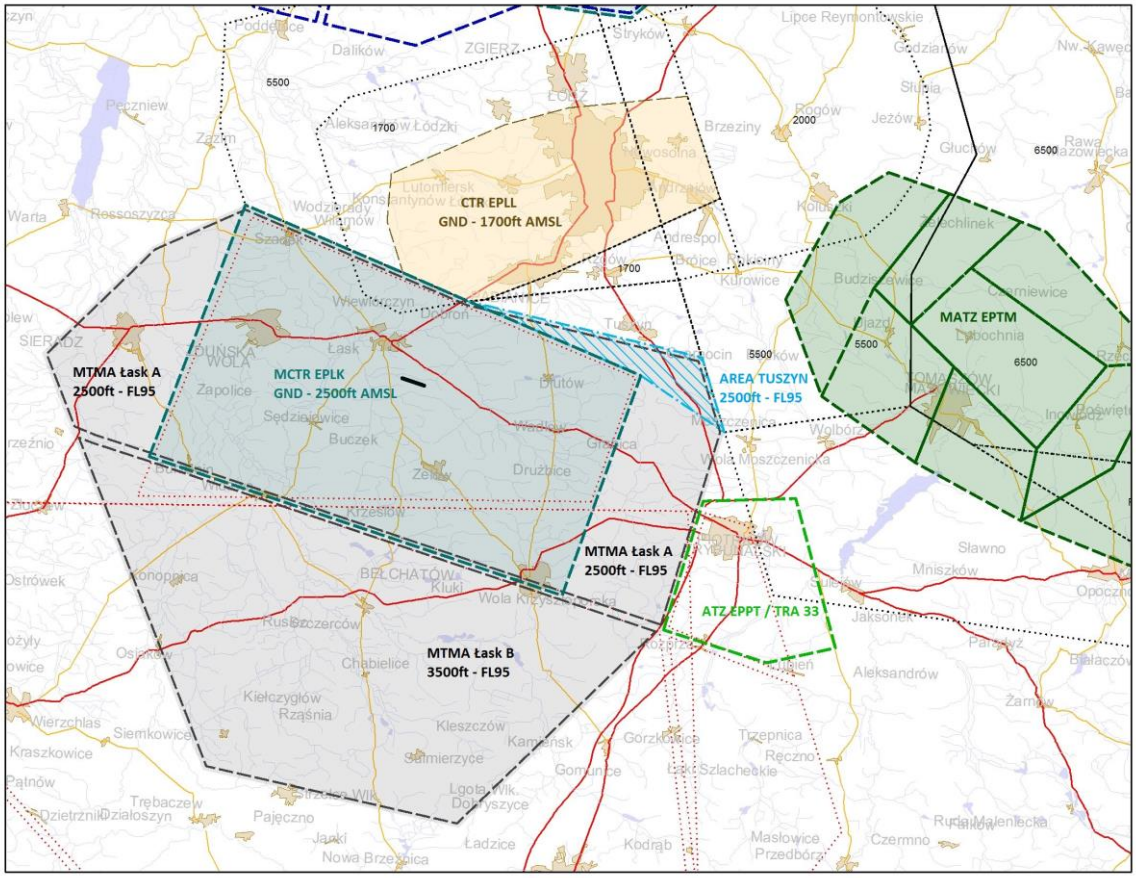
Rysunek 2: Planowane granice struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska Inowrocław



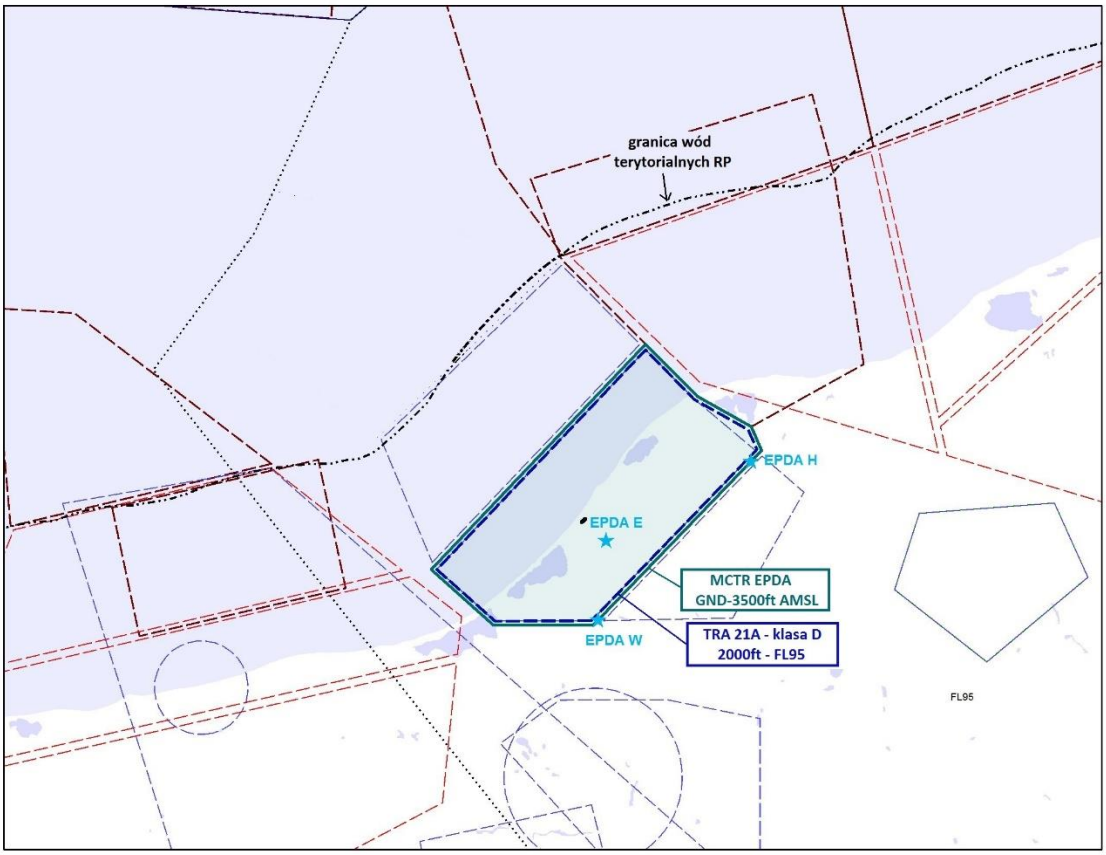
Rysunek 3: Planowane granice struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska Łęczyca



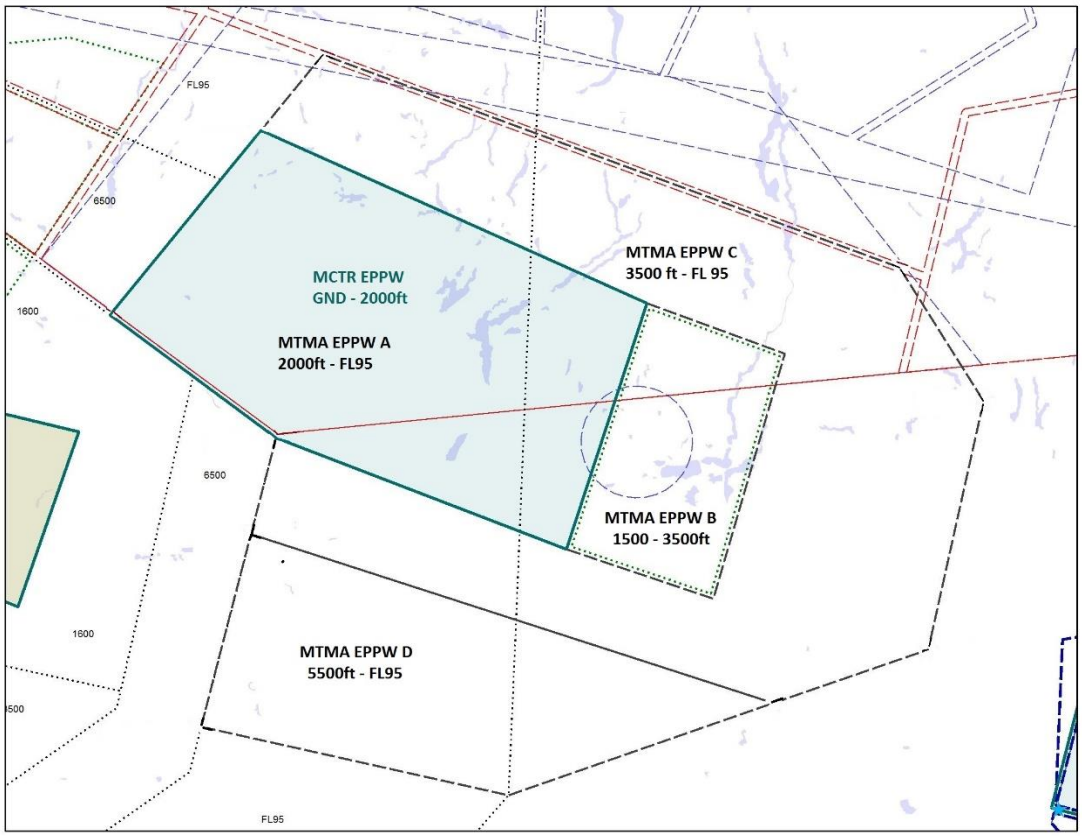
Rysunek 4: Planowane granice struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska Krzesiny



Rysunek 5: Planowane granice struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska Łask



Rysunek 6: Planowane granice struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska Darłowo



Rysunek 7: Planowane granice struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska Powidz