



## **POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY**

### **WYNIKI KONSULTACJI SPOŁECZNYCH Modyfikacja granic TRA 10**

W okresie konsultacji wpłynęło 8 formularzy związanych z przedmiotowym projektem, z których 5 odnosiło się negatywnie do wprowadzanej zmiany. Wskazywano w nich utrudnienia powodowane dla lotnictwa GA powodowane przez utworzenie dodatkowej strefy TRA 10D oraz poszerzenie TRA 10A. W szczególności zwrócona została uwaga na potencjalne utrudnienia dla wykonywania lotów szybowcowych w rejonie Turbi (EPST).

W odniesieniu do uwag dotyczących segmentu TRA 10 oznaczonego jako „D” Polska Agencja Żeglugi Powietrznej stoi na stanowisku, że jego ustanowienie jest zasadne ze względu na eliminację konieczności krótkotrwałego przechodzenia na częstotliwość FIS w trakcie wykonywania dolotów do lotniska EPML wg przepisów IFR. Strefa jest ustanowiona dla zabezpieczenia jednej z procedur GNSS i umożliwi jej wykonanie w całości na częstotliwości AFIS. W otrzymanych komentarzach wskazywano na zablokowanie możliwości oblotu CTR EPRZ po północnej stronie, jednak należy zwrócić uwagę, że oblot taki będzie możliwy na wysokości 2000ft AMSL i poniżej, podobnie jak ma to miejsce do tej pory, z uwagi na dolne granice poszczególnych segmentów TMA EPRZ.

W opinii Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej zasadne jest także rozszerzenie TRA 10A w kierunku północnym, prowadzące tak jak wyżej do całościowego objęcia strefą TRA procedur dolotowych. Nie bez znaczenia jest fakt, że lotnisko w Mielcu służy tamtejszym zakładom do wykonywania oblotów certyfikacyjnych przyrządów pokładowych / oblotów technicznych. Wykonywanie tego rodzaju lotów w wydzielonej przestrzeni powietrznej stanowi istotny element prowadzący do podniesienia poziomu bezpieczeństwa zarówno lotów tego rodzaju (które z natury wymagają od załogi wzmożonej koncentracji), jak i lotów innych użytkowników wykonywanych w tym czasie w przedmiotowym rejonie.

W odniesieniu do uwag dotyczących ograniczenia ruchu szybowcowego należy zauważyć, że poszerzenie TRA 10A spowoduje zwężenie korytarza pomiędzy TSA05F a TRA 10A o ok. 1,5NM, pozostawiając lotnictwu GA korytarz o szerokości ok. 3,5 NM w najwyższym punkcie i tym samym pozostawiając możliwość wylotu w kierunku zachodnim nawet w przypadku jednoczesnej aktywacji obu stref. Zgodnie z dostępnymi danymi strefa TSA 05F była wprawdzie zamawiana ponad 400-krotnie od 1.01.2018 do 18.12.2018, jednak aktywowana łącznie jedynie 20 razy. Rzeczywistą bieżącą aktywność stref można potwierdzić w AMC Polska, telefon +48 22 574 57 33-35.

W konsultacjach wpłynęły również pozytywne uwagi odnoszące się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa oraz usprawnienia lotów w przedmiotowym rejonie, co jest zasadniczym powodem, dla którego zmiana jest rozważana.

Zmiana planowana jest do wprowadzenia w kwietniu 2019 roku.