KONSULTACJE SPOŁECZNE
Reorganizacja przestrzeni powietrznej wokół lotnisk wojskowych w FIR EPWW – etap II
(zmiana MATZ w MCTR / MTMA)

1. CEL

W związku z decyzją Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 lipca 2017 (ULC-LOŻ-1/078-003/01/17) oraz zezwolenia dla Sił Zbrojnych RP na zapewnianie służb żeglugi powietrznej w elementach przestrzeni powietrznej wyznaczanych na potrzeby lotnictwa wojskowego, w kwietniu 2018 nastąpiła reorganizacja struktur przestrzeni powietrznej w pobliżu niektórych lotnisk wojskowych w FIR EPWW. Wiosną 2019 roku planowana jest reorganizacja przestrzeni wokół pozostałych lotnisk zarządzanych przez wojsko, tj.: Cewice (EPCE), Dęblin (EPDE), Malbork (EPMB), Mińsk Mazowiecki (EPMM), Mirosławiec (EPMI), Pruszcz Gdański (EPPR), Radom (EPRA), Świdwin (EPSN) i Tomaszów Mazowiecki (EPTM). Celem dokumentu jest przedstawienie planowanych zmian do konsultacji społecznych. Opis zmian podzielony został w punkcie 2 według lotnisk, w rejonie których planowana jest zmiana. W celu zgłoszenia uwag należy wypełnić formularz konsultacyjny zaznaczając w odpowiednim polu, do którego lotniska się on odnosi.

2. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN

Proponowane jest przekształcenie obecnie istniejących stref MATZ wokół lotnisk: Cewice (EPCE), Dęblin (EPDE), Malbork (EPMB), Mińsk Mazowiecki (EPMM), Mirosławiec (EPMI), Pruszcz Gdański (EPPR), Radom (EPRA), Świdwin (EPSN) i Tomaszów Mazowiecki (EPTM) w strefy MCTR / MTMA, w których przestrzeń powietrzna sklasyfikowana będzie jako „D". Dla optymalizacji lub zachowania spójności z innymi istniejącymi strukturami przestrzeni powietrznej wymagany jest szereg dodatkowych zmian, których opis dla każdego z przedmiotowych lotnisk wojskowych zestawiony jest w dalszej części dokumentu w punktach:

2.1. Cewice (EPCE)
2.2. Pruszcz Gdański (EPPR)
2.3. Świdwin (EPSN), Mirosławiec (EPMI), TSA09 +TSA12
2.4. Radom (EPRA), Dęblin (EPDE)
2.5. Mińsk Mazowiecki (EPMM)
2.6. Tomaszów Mazowiecki (EPTM)
2.7. Malbork (EPMB)

Jednocześnie W związku z licznymi wątpliwościami dotyczącymi wymogu składania planu lotu na loty wykonywane w MATZ, MCTR, MTMA lub TRA wykorzystywane przez lotnictwo wojskowe, Szef Oddziału Służby Ruchu Lotniczego SSRL SZ RP informuje, iż:

1) Na loty, których trasa zakłada lądowanie na lotnisku wojskowym wymagane jest złożenie planu lotu oraz uzyskanie zgody od Szefa SSRL SZ RP o której mowa w MIL AIP POLSKA.
2) Przeloty statków powietrznych (tranzyt) przez MATZ, MCTR, MTMA lub TRA wyznaczone na potrzeby lotnictwa wojskowego możliwe są po uzyskaniu zezwolenia od właściwego organu kontroli lotniska (TWR) lub zbliżania (APP) wydanego na podstawie złożonego z powietrza na nie później niż 10 min przed planowanym wlotem w przestrzeń skróconego planu lotu zawierającego: znak wywoławczy, typ statku powietrznego, punkt wlotu, punkt wylotu, wysokość lotu.

2.1. Cewice (EPCE)

W rejonie lotniska planowane są następujące zmiany (rys. 1):

a) Zmianę dwusegmentowego MATZ w MCTR (GND-3500ft AMSL, klasa „D") wraz z niewielkim jego poszerzeniem w kierunku południowym i zachodnim;

b) Zamianę TSA 13A i 13B na TRA 70A i 70B oraz dostosowanie ich granic do nowego kształtu MCTR;

c) Korekta przebiegu MRT 82 w celu usunięcia kolizyjności z powiększonym MCTR oraz skoordynowania granic z równolegle prowadzonym projektem modyfikacji sieci tras MRT;

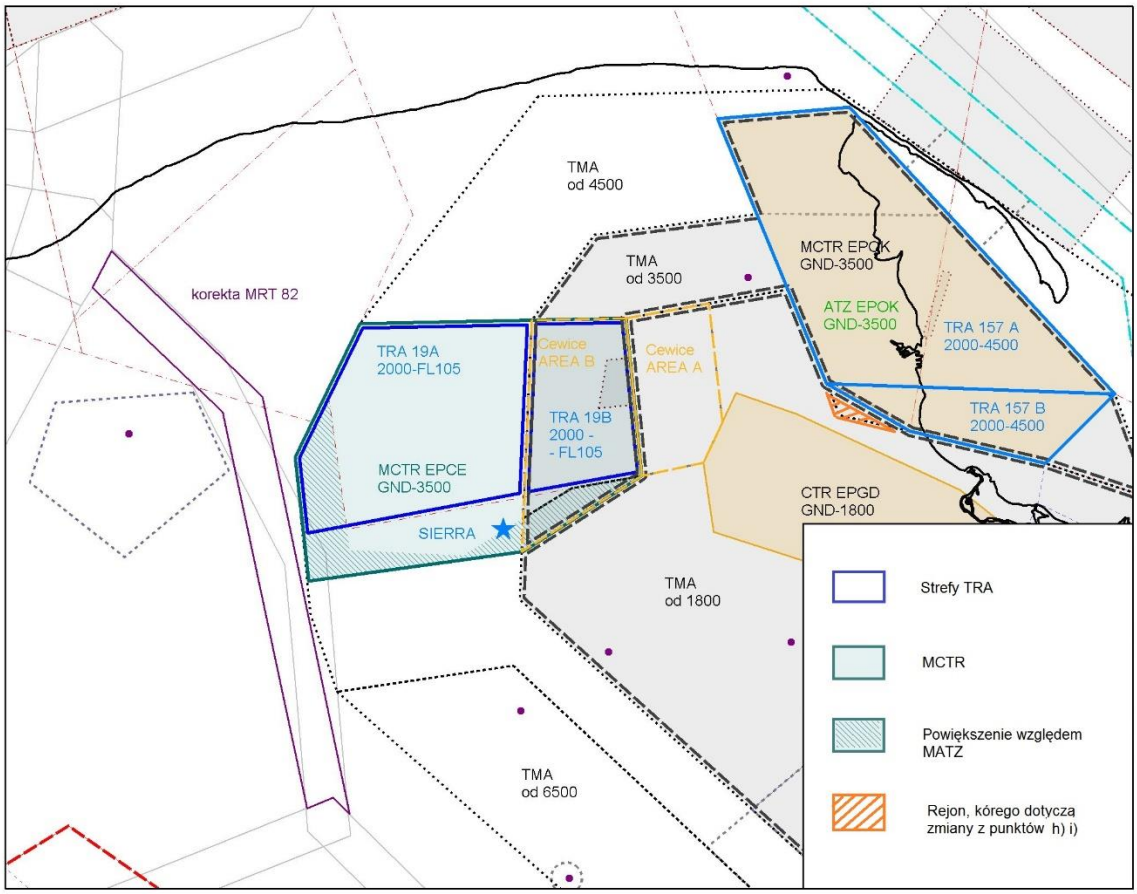
d) Zmiana przebiegu granicy między TMA Gdańsk A (od 1800ft AMSL) i TMA Gdańsk B (od 3500ft AMSL) na południe od TRA 19B;

e) Zmiana przebiegu granicy TMA Gdańsk A w rejonie Dąbrowy/Wielkiego Kacka mająca na celu dosunięcie tego segmentu do MCTR EPOK (pomarańczowy trójkąt na północ od CTR EPGD na rys. 1);

f) Niewielkie korekty granic innych stałych struktur przestrzeni powietrznej (m.in. ATZ EPOK, TSA16) w rejonie określonym w g) mające na celu „dociągnięcie" do siebie granic sąsiednich struktur (zmiana o ok. 400m)

g) Połączenie segmentów ATZ EPOK A i B.

Ponadto, w punkcie 2.2 opisane zostały zmiany planowane w rejonie Pruszcza Gdańskiego.



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

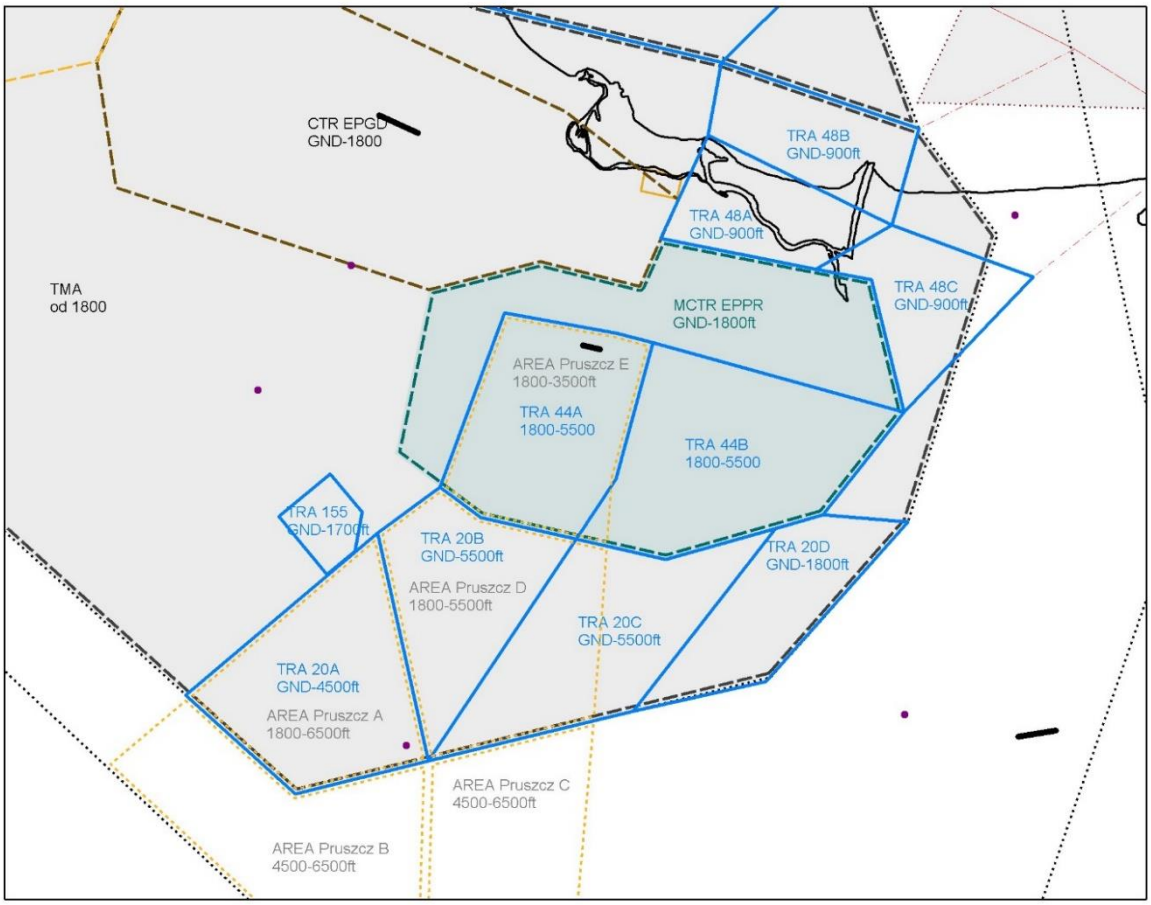
2.2. Pruszcz Gdański (EPPR)

W rejonie lotniska planowane są następujące zmiany (rys. 1):

a) Zmiana MATZ na MCTR (klasa D) wraz z powiększeniem w kierunku obecnych TRA 20 i TRA 48 oraz o ok. 5 km w kierunku zachodnim dla zabezpieczenia modyfikowanych procedur IAP;

b) Zmiana granic CTR EPGD w południowo-wschodnim fragmencie umożliwiająca powiększenie MCTR EPPR w stosunku do granic MATZ. Zmniejszenie CTR EPGD nie wpłynie na zabezpieczenie aktualnie opublikowanych procedur IAP/SID dla lotniska w Gdańsku;

c) Dostosowanie granic przyległych TRA 20, 44, 48 do powiększonego MCTR EPPR.



Rysunek 2: Planowane granice struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska Pruszcz Gdański

2.3. Świdwin (EPSN) oraz Mirosławiec (EPMI)

Z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo oraz dla zachowania spójności struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotnisk w Świdwinie i Mirosławcu będą one rozpatrywane łącznie. W punkcie 2.3.1 opisane są planowane granice MCTR, MTMA, TRA i TFR, natomiast punkt 2.3.2 zawiera opis zmian w strefach TSA.

2.3.1. Zmiany MCTR, MTMA, TRA, TFR

W rejonie obu lotnisk planowane są następujące zmiany:

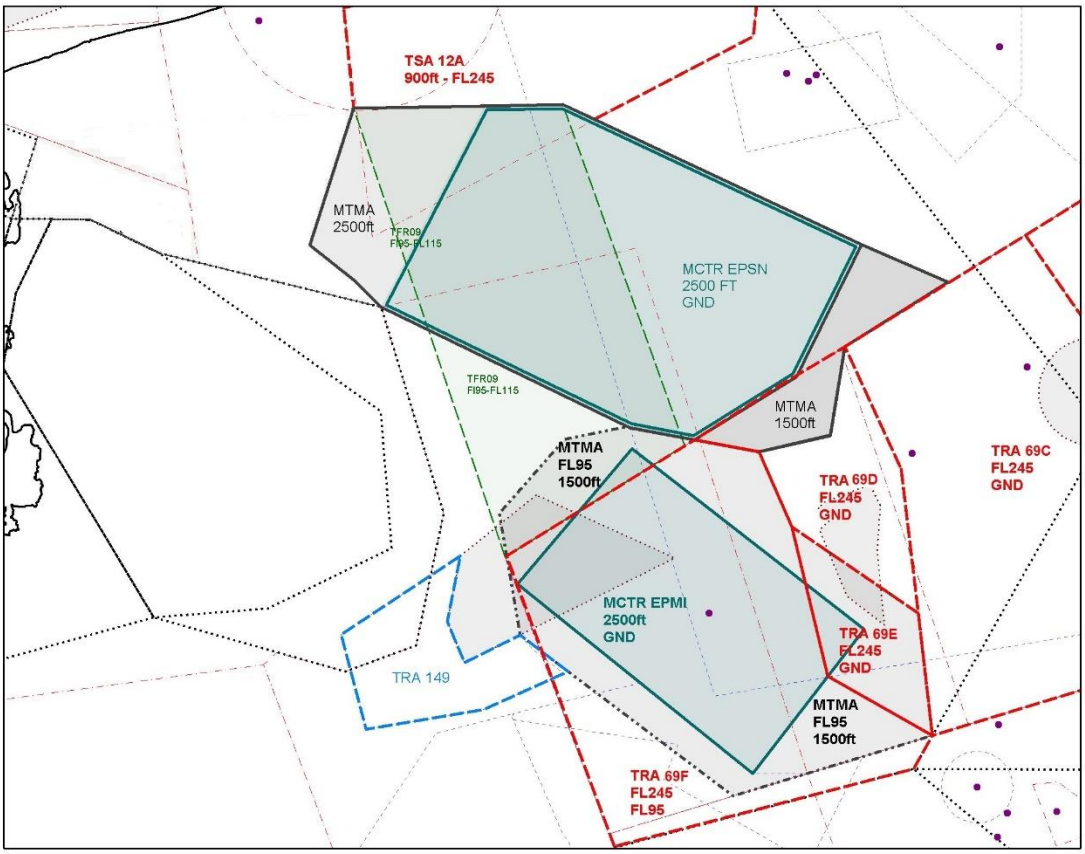
a) Zastąpienie stref MATZ EPMI i EPSN przez MCTR EPMI oraz MCTR i MTMA EPSN – rys. 3;

b) Utworzenie dodatkowych stref TRA w rejonie Mirosławca (klasa D i niesklasyf.) dla zabezpieczenia operacji na tym lotnisku oraz działań treningowych w strefie EPD37 Nadarzyce;

c) Zmiana granic poziomych i pionowych TFR09 w celu dostosowania do nowych struktur przestrzeni;

d) Dopasowanie wschodniej granicy TRA 149 do MTMA EPMI.

Proponowany przebieg granic struktur przestrzeni powietrznej pozwoli na zabezpieczenie opublikowanych procedur dolotowych/odlotowych/missed approach/holding dla lotnisk w Świdwinie i Mirosławcu wraz z ich pierwszorzędnymi przestrzeniami chronionymi.



Rysunek 3: Planowane granice struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotnisk Świdwin i Mirosławiec

2.3.2. Zmiany w TSA 12A i TSA 09

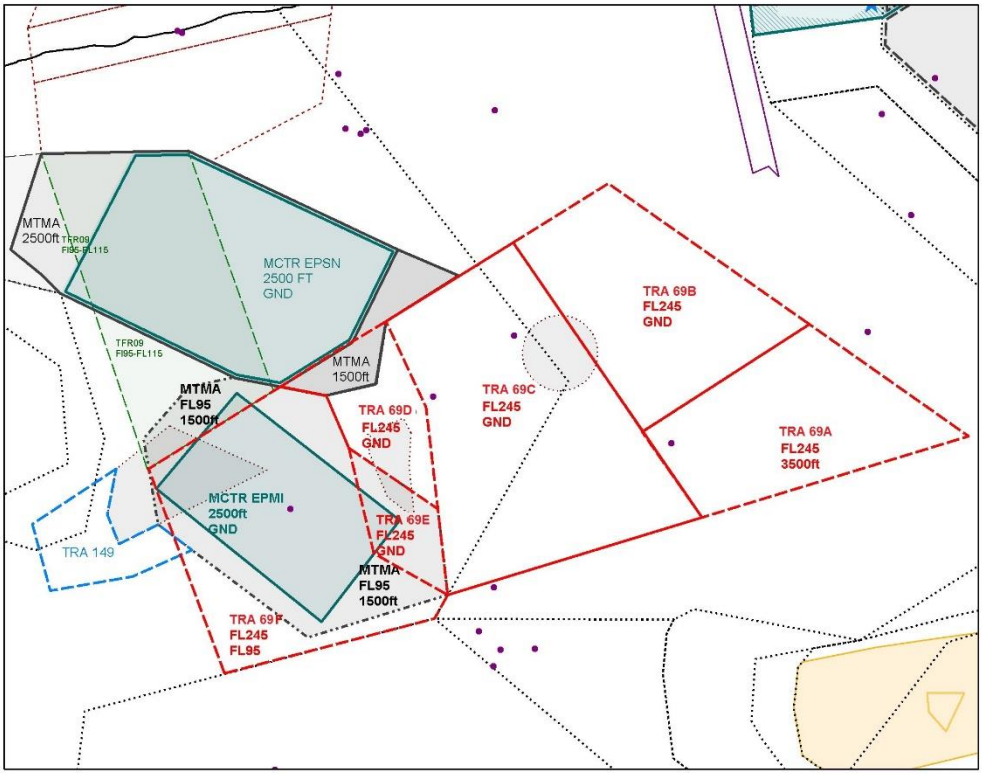
W rejonie planowane są ponadto następujące zmiany:

a) zmiana granic poziomych strefy TSA 12A

b) zamianą TSA 09 na TRA 69 wraz z modyfikacją granic. Opracowano dwa warianty podziału nowego TRA 69 na segmenty opisane dalej.

Opracowane zostały dwa alternatywne warianty przebiegu granic segmentów ALFA i BRAVO TRA 69 (rys.4 – Wariant A i rys. 5 – Wariant B). Celem jest osiągnięcie kompromisu pomiędzy dostępnością przestrzeni powietrznej dla lotnictwa GA, a uwzględnieniem potrzeb strony wojskowej. Oba warianty zostają poddane konsultacjom społecznym i na podstawie ich wyników wybrana zostanie ostateczna wersja.

Wariant A:



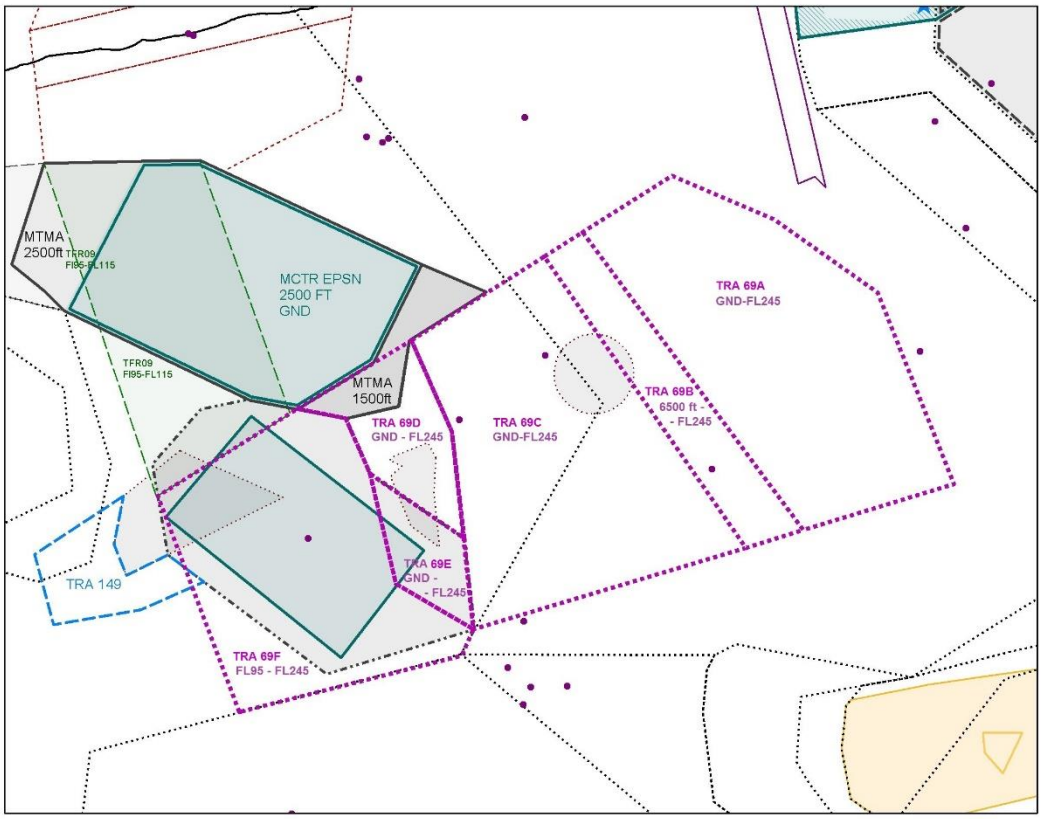
Rysunek 4: Propozycja granic TRA 69A i TRA 69B według wariantu A

W wariancie tym wschodnia granica TRA 69 pokrywa się z obecną wschodnią granicą TSA 09. Obecny segment TSA09A (3500ft-FL245) zostaje podzielony na dwa:

- TRA 69A (3500ft-FL245) – dostępność H24
- TRA 69B (GND-FL245) – dostępność:
  01 OCT – 31 MAR: H24: GND-FL245
  01 APR – 30 SEPT: 0800-1500 LOC oraz SS-SR: GND-FL245
  w pozostałym czasie: 3500ft - FL245 lub za zgodą ASM1 GND - FL245

W wariancie tym zmienia się dostępność przestrzeni dla lotnictwa GA w zakresie wysokości GND-3500ft w północnej części obecnego TSA09A. Pozostałe zmiany w tym wariancie pozostają bez istotnego wpływu na ruch lotniczy.

Wariant B:



Rysunek 5: Propozycja granic TRA 69A i TRA 69B według wariantu B

Alternatywna wersja organizacji segmentów TRA 69A i TRA 69B zakłada udostępnienie lotnictwu GA korytarza w zakresie wysokości GND-6500ft AMSL pomiędzy obecnymi segmentami TSA09A i TSA09B. Uwzględnienie potrzeb wojska związanych z działalnością treningowo-szkoleniową wymaga w tym wariancie zmiany wschodniej granicy TRA69 oraz obniżenie segmentu TRA 69A do GND. Proponowana jest następująca dostępność segmentów:

- TRA 69A: H24 w zakresie GND – FL245, ale ASM1 może ograniczyć dostępność do zakresu 3500ft – FL245 nie dłużej niż na 3 dni z rzędu w okresie poza ćwiczeniami wojskowymi. Celem tego działania jest umożliwienie wykonywania lotów użytkownikom GA w okolicznościach uzasadnionych np. zawodami lotniczymi, działalnością sportowo-rekreacyjną.
- TRA 69B: H24 w zakresie 6500ft – FL245, a w trakcie ćwiczeń wojskowych za zgodą ASM1 w zakresie GND-FL245.

2.4. Radom (EPRA) oraz Dęblin (EPDE)

Z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo oraz dla zachowania spójności struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotnisk w Radomiu i Dęblinie będą one rozpatrywane łącznie. Planowane są następujące zmiany:

a) Wyznaczenie MCTR EPRA (GND-2000ft AMSL) w granicach pokrywających się z obecnym TRA 05H (dosunięcie południowej granicy obecnego segmentu MATZ EPRA D do TRA 05);

b) Wyznaczenie trzysegmentowego MTMA Radom (w granicach pokrywających się z opublikowanym cywilnym TMA Radom);

c) Reorganizację stref TRA 05 zgodnie z rys. 6 (nieznacznemu zmniejszeniu ulega zachodnia część, a część obecnego TRA 05A ulegnie obniżeniu do FL125);

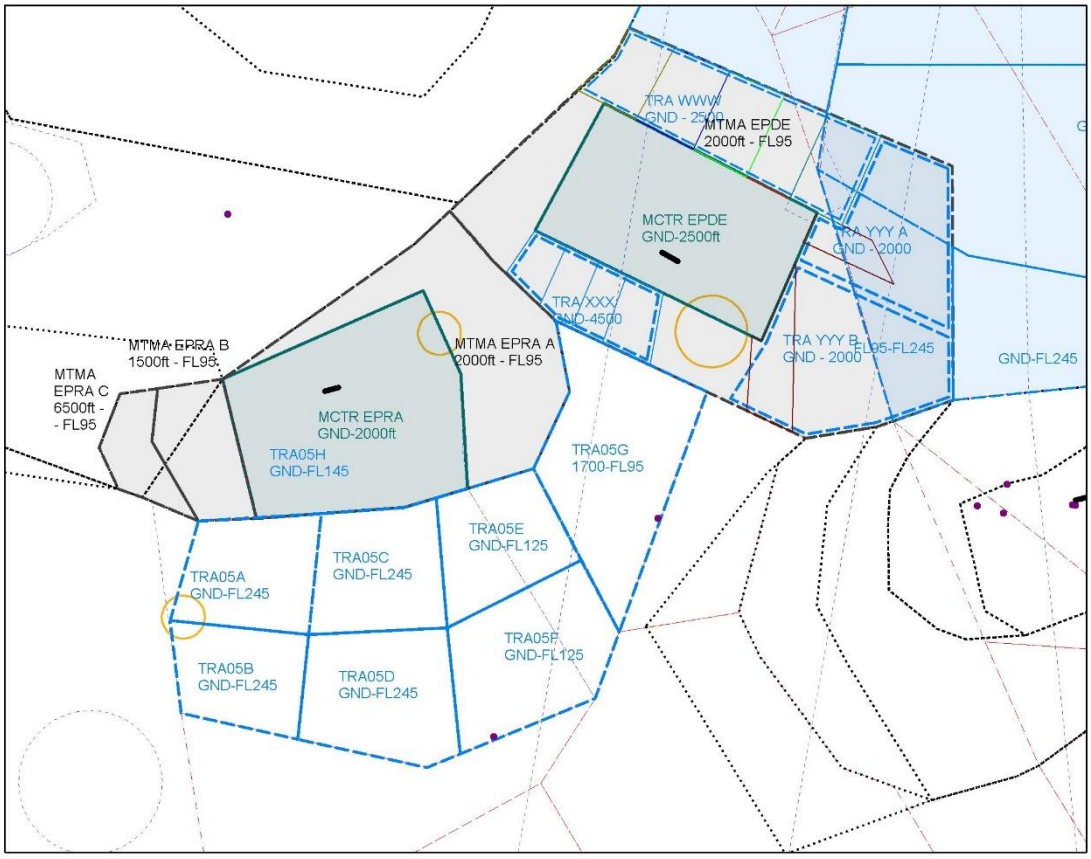
d) Wyznaczenia MCTR EPDE (GND – 2500ft AMSL) wraz z nowymi punktami VFR;

e) Wyznaczenia MTMA Dęblin (2000ft – FL95);

f) Utworzenia dodatkowych stref TRA (oznaczonych tymczasowo na rys. 6 jako XXX, WWW, YYY), niesklasyfikowanych, dla umożliwienia szkolenia w lotach na niskich wysokościach.

g) Likwidacja strefy TRA 159 (opublikowanej w MIL AIP SUP do 29.04.2019 – loty UAV BVLOS) i zastąpienie jej przez jeden z segmentów TRA na rys. 6 oznaczonego tymczasowo jako „WWW".

Równolegle z opisywaną zmianą prowadzone są prace dotyczące reorganizacji stref TRA/TSA04 oraz TSA47, zakładające uproszczenie tych struktur, jednak zakres tych zmian będzie konsultowany osobno.



Rysunek 6: Planowane granice struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotnisk Dęblin i Radom

2.5 Mińsk Mazowiecki (EPMM)

W rejonie Mińska Mazowieckiego planowane jest:

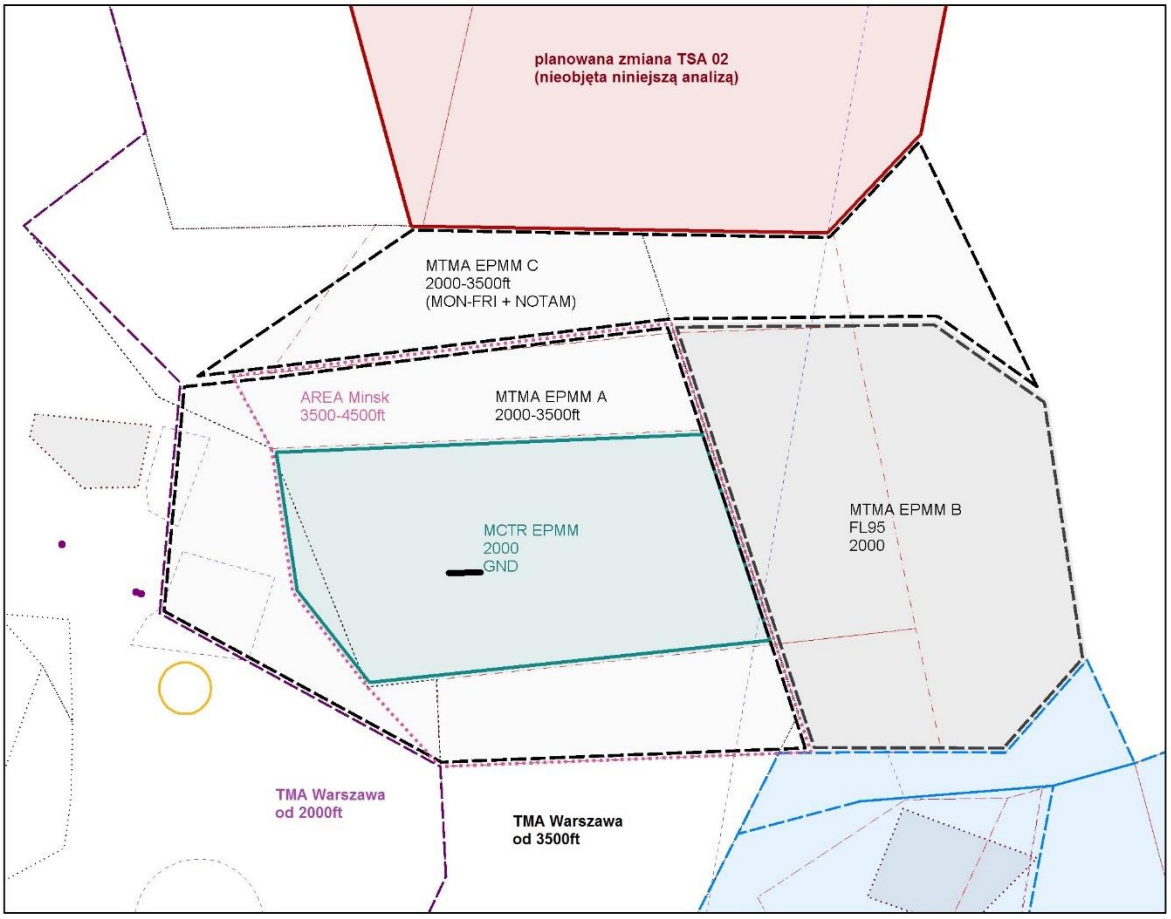
a) Utworzenie MCTR EPMM (GND-2000ft AMSL) – nieznaczne powiększenie na zachód względem obecnego MATZ EPMM A (rys. 7);

b) Utworzenie trzysegmentowego MTMA Mińsk Maz. zgodnie z rys. 18. Segment MTMA Mińsk Maz. C możliwy do aktywacji wyłącznie MON-FRI, w weekendy po uprzedniej informacji w NOTAM);

c) Likwidacja TSA 38;

d) Modyfikacja przebiegu granicy segmentu TMA Warszawa A (2000ft – FL225) w rejonie Góraszki w celu dopasowania do granic MTMA Mińsk Maz.

Równolegle z niniejszą zmianą planowana jest modyfikacja procedur STAR dla lotniska EPWA, która ma wejść w życie 25 kwietnia 2019 roku a także rozpatrywana jest możliwość zmniejszenia TSA02 w obrębie obecnego segmentu E (konsultowana będzie osobno).

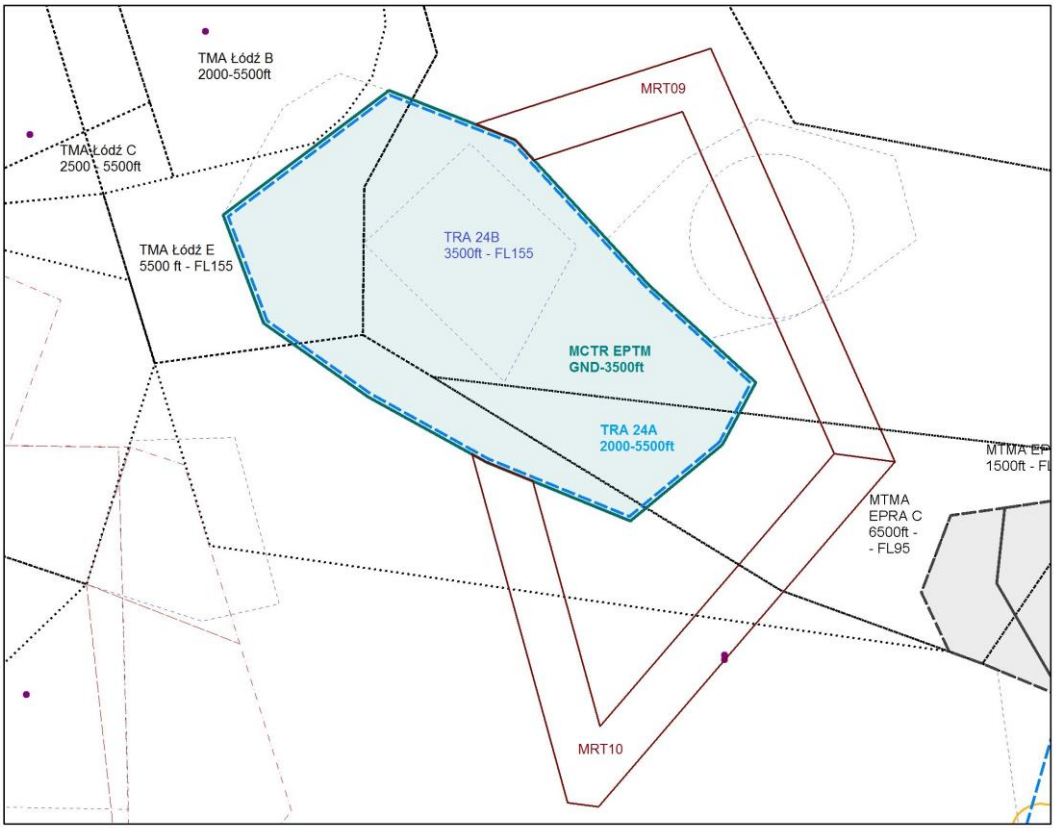


Rysunek 7: Planowane granice struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska Mińsk Mazowiecki

2.6. Tomaszów Mazowiecki (EPTM)

W rejonie lotniska w Tomaszowie Maz. planowane są następujące zmiany (rys. 8):

a) Wyznaczenie MCTR EPTM w miejsce istniejących segmentów MATZ wraz ze strefą TRA bezpośrednio ponad nim (strefa oznaczona będzie jako TRA 24A);
b) Zmianę oznaczenia obecnie opublikowanej TRA 24A na TRA 24B oraz podwyższenie jej górnej granicy do poziomu FL155;
c) Dostosowanie granic MRT09 i MRT10 do MCTR EPTM;
d) Likwidacja segmentów TRA 24Y i TRA 24X.

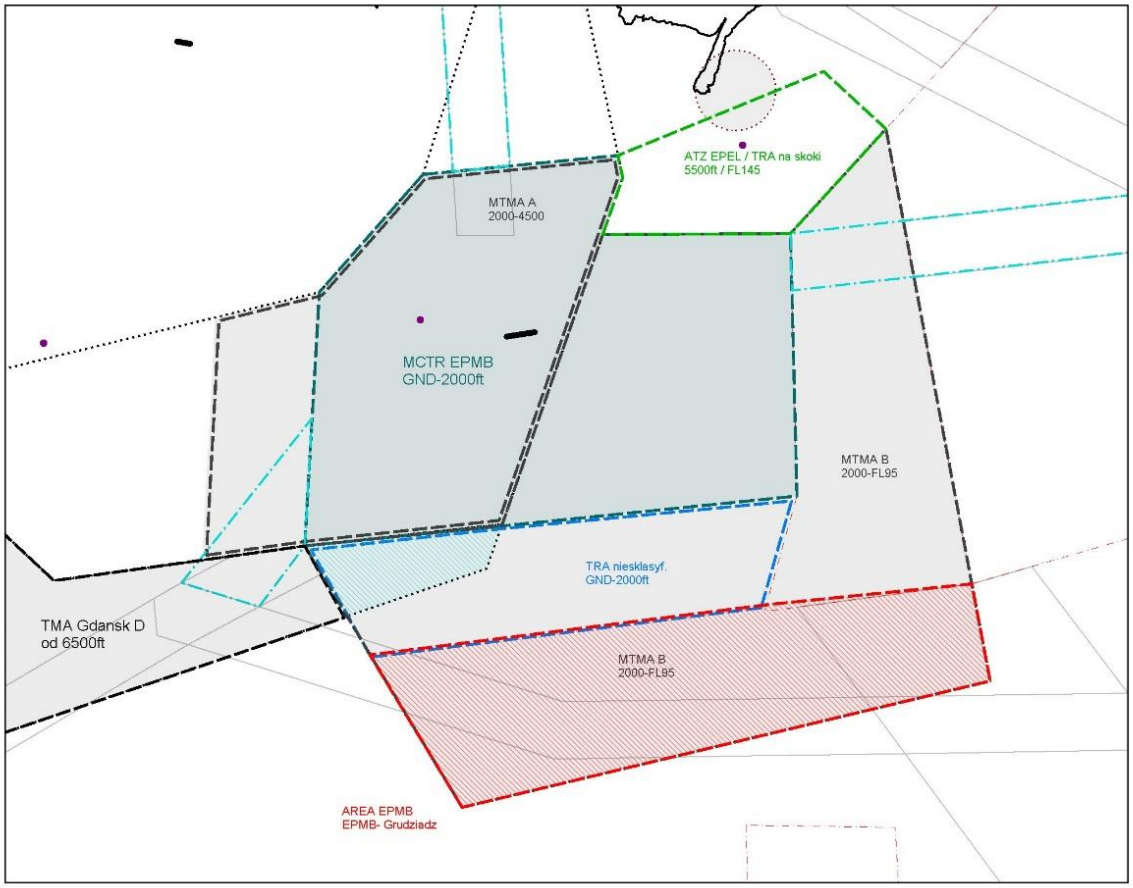


Rysunek 8: Planowane granice struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska Tomaszów Mazowiecki

2.7. Malbork (EPMB)

W rejonie Malborka planowane zmiany w strukturach przestrzeni powietrznej obejmują:

a) Utworzenie MCTR EPMB (klasa D, GND-2000ft AMSL) oraz dwusegmentowego MTMA Malbork (klasa D);
b) Utworzenie niesklasyfikowanej strefy TRA (GND-2000ft AMSL) poniżej obecnego segmentu MATZ EPMB F.
c) Modyfikacja segmentu D TMA Gdańsk (6500ft – FL135) w celu dopasowania go do przebiegu granic MTMA Malbork (pomniejszenie segmentu o fragment zakreskowany na rys. 9);
d) Modyfikacja stałych tras lotnictwa wojskowego MRT 78, MRT 110 i MRT 113 w celu dopasowania ich do nowych granic MCTR;
f) Podpisanie porozumienia między MIL TWR/APP EPMB a Aeroklubem Nadwiślańskim, którego celem jest umożliwienie kontynuacji wykonywania lotów przez w/w Aeroklub w obrębie MTMA Malbork, na zasadach analogicznych do obecnych. Proponowane jest utworzenie rejonu typu AREA;
g) Modyfikacja granic poziomych ATZ EPEL (rys. 9) oraz zastąpienie AREA Elbląg przez TRA dla zabezpieczenia skoków spadochronowych (5500ft – FL145).



Rysunek 9: Planowane granice struktur przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska Malbork

3. UZASADNIENIE

Zmiana jest kontynuacją rozpoczętej w ubiegłym roku zamiany niesklasyfikowanych stref MATZ na sklasyfikowane MCTR/MTMA. Zgodnie z decyzją Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 lipca 2017 (ULC-LOŻ-1/078-003/01/17) Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych otrzymał zgodę na zapewnianie służb żeglugi powietrznej bez certyfikacji w całości przestrzeni powietrznej będącej w jego obszarze odpowiedzialności. Wobec powyższego możliwe jest ustanowienie wojskowych struktur przestrzeni powietrznej, w których zapewniana będzie służba kontroli ruchu lotniczego zgodnie z klasyfikacją przestrzeni „D". Służba radarowa zapewniana będzie w MTMA Cewice, Świdwin, Malbork, Mirosławiec, Mińsk Mazowiecki, Radom, Dęblin.