



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

WYNIK KONSULTACJI SPOŁECZNYCH:

**WPROWADZENIE NA STAŁE STREFY LOTÓW UAV NA POTRZEBY SZKOLENIA SŁUCHACZY
AKADEMII WOJSK LĄDOWYCH**

Przedmiotowa propozycja zmiany została poddana konsultacjom społecznym, w dniach 21.10 – 09.11.2021 roku z użytkownikami przestrzeni powietrznej, FIS Poznań i TWR Wrocław, poprzez zakładkę „konsultacje społeczne” na stronie www.pansa.pl oraz na stronie www.dlapilota.pl.

Otrzymano osiem negatywnych uwag dotyczących planowanego do wprowadzenia projektu.

Przesłane opinie jednoznacznie stwierdziły duże zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego i poważne utrudnienia w tym rejonie dla lotnictwa GA, a co za tym idzie, brak możliwości utworzenia takiej strefy i wprowadzenia jej na stałe do AIP Polska.

W związku z powyższym przedmiotowa strefa nie zostanie wprowadzona we wskazanym rejonie.

Załączniki:

1. Opinie z konsultacji społecznych
2. Mapa

OPINIA NR 1 – LSE TWR EPWR

Zgoda na trwałe funkcjonowanie strefy w proponowanej lokalizacji i kształcie jest w mojej ocenie kłopotliwe z punktu widzenia ruchu VFR dolotowego od wschodu i może prowadzić do naruszeń przestrzeni i przepisów.

Strefa swoimi rozmiarami praktycznie blokuje możliwość dolotu do punktu "R" z kierunku wschodniego, próba ominięcia strefy przy dolocie do tego punktu będzie zmuszać załogi a/c do lotu wzdłuż granicy CTR-u.

W takim dolocie załoga (w celu ominięcia strefy) będzie musiała wykonać przelot nad miastem korytarzem o szerokości nie przekraczającej 1,5 km!

Lot wykonany nad zwartą zabudową stoi w sprzeczności z zapisami SERA oraz Rozporządzeniem z dnia 5/03/2019 w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące.

W mojej ocenie wyjątek związany z podejściem do lądowania nie będzie miał tutaj zastosowania - nie jest to bezpośrednio trasa dolotowa do lotniska.

Likwidacja punktu nawigacyjnego "B" i utworzenie "R" miało na celu odsunięcie ruchu dolotowego od miasta oraz zminimalizowanie ryzyka naruszenia CTR-u i odsunięcie ruchu VFR od strefy podejścia do pasa 29 EPWR.

Proponowana strefa znajduje się w rejonie częstego operowania Ratownika 13, jej odległość nie pozwoli na koordynację z wyprzedzeniem przelotu ratowniczego.

Strefa swoimi wymiarami wchodzi w rejon kręgu nadlotniskowego lotniska EPWS (granica strefy 800m od progu pasa 32 - w osi pasa, 750m od progu pasa 29 w osi pasa) co w praktyce oznacza, że jej granice będą często naruszane przez a/c wykonujące loty w ATZ - zapisy dotyczące wykonywania lotów z ominięciem strefy będą w tym momencie zapisami pustymi. Projektant strefy powinien uwzględnić takie zagrożenie!

OPINIA NR 2 – PILOT GA

Zaproponowana strefa leży praktycznie w granicy kręgu nadlotniskowego lotniska EPWS, oraz na trasie dolotowej z punktu EPWSD do lotniska EPWS.

Na lotnisku Wrocław Szymanów – EPWS wykonywanych jest kilkadziesiąt tysięcy operacji lotniczych rocznie. Na tą liczbę składa się działalność szkoleniowa wielu organizacji (Aeroklub Wrocławski, Noble Wings, SkyDive, i wielu innych), działalność patrolowa (monitorowanie lasów dla Lasów Państwowych, sieci gazowych i energetycznych, stanu dróg i autostrad oraz nieruchomości dla spółek skarbu Państwa), działalność ratownicza – przeciwpożarowa (realizowana przez Airbus ZUA/ Mielec), widokowe loty motolotniowe, na lotach lotnictwa ogólnego – krajowych i międzynarodowych - kończąc.

Dodatkowo bardzo ważną informacją jest fakt że strefa leży dokładnie na trasie częstego lotu śmigłowca LPR ze szpitala przy ul. Borowskiej we Wrocławiu do szpitala w Trzebnicy (najlepsza urazówka na Dolnym Śląsku).

Zaproponowana strefa TR 191 wpływa bezpośrednio NEGATYWNIE na bezpieczeństwo operacji lotniczych w rejonie lotniska EPWS a także na północ od CTR EPWR do rejonu TBN. Pomiedzy punktami EPWSD –EPWS oraz EPWRR – TBN ruch lotniczy zostanie mocno utrudniony o ile nie umożliwiony, ponadto wykonanie bezpiecznego podejścia do lądowania na kierunku 29/32 na lotnisku EPWS staje się zdecydowanie utrudnione – dla ucznia – pilota może być poza zakresem jego umiejętności.

Kluczowym zagadnieniem wskazującym na zagrożenia płynące z powstania tej strefy jest działalność szkoleniowa prowadzona na lotnisku Wrocław Szymanów. Co roku na tym lotnisku szkolą się dziesiątki pilotów szybowcowych, samolotowych i spadochronowych oraz operatorów UAV (!).

Uczeń-pilot w momencie szkolenia ma prawo popełniać błędy – dlatego jednym z kluczowych zagadnień procesu szkolenia jest zapewnienie odpowiedniego marginesu błędów – w przypadku wprowadzenia strefy ten margines jest zerowy. Wykonanie podejścia do lądowania na kierunku 32 z prostej o długości 2NM jest skazane na naruszenie strefy TRA 191.

To tylko przykład jakie utrudnienia niesie za sobą uruchomienie tej strefy.

Rozwiązanie problemu:

Przeniesienie strefy w rejon już używanych stref EPTS07 które zabierają ¼ województwa i dodatkowo dużym plusem dla organizatora może być bliskość poligonów używanych przez Wojska Lądowe.

OPINIA NR 3 – AEROKLUB WROCŁAWSKI

KONSULTACJE – OPINIA A. WROCŁAWSKI

1. Nie ma możliwości wykonywania startów i lądowań zarówno szybowców i samolotów na podstawowych kierunkach 14-32- 11-29. Strefa TR191 wchodzi w powierzchnie (obszary) wykonywania startów i lądowań. Brak jakiegokolwiek separacji zarówno poziomej jak i pionowej. Schemat w załączeniu.

2. Brak możliwości bezpiecznych dolotów zarówno samolotowych jak i szybowcowych z kierunków wschodnich od punktu „D” EPWS. Górna granica TR191-2100 ft jest jednocześnie dolną granicą TMA POZNAŃ SOUTH.

3. Na lądowisku EPWS nie ma stałej służby AFIS i nie ma obowiązku stałej łączności zarówno radiowej jak też telefonicznej w celu zabezpieczenia przylotów i odlotów Statków powietrznych nie uczestniczących w stałej działalności lotniczej Aeroklubu Wrocławskiego.

W czasie aktywności TR191 – na organizatorze tej aktywności będzie spoczywać odpowiedzialność za pełną informację radiową o lotach UAV.

4. Funkcja Failsafe/RTH nie zabezpieczy przed kolizją z innymi statkami powietrznymi wykonującymi loty w ATZ . okres czasu jaki upłynie od momentu utraty kontroli nad UAV ,przez operatora a powiadomieniem o tym facie innych użytkowników przestrzeni może być zbyt długi i niebezpieczny dla tych użytkowników.

5. Okres działalności Strefy TR191 –marzec –październik , jest jednocześnie okres intensywnej działalności lotniczej Aeroklubu Wrocławskiego.

Jest to działalność zarówno statutowa jak też zarobkowa , niezbędna do utrzymania tej działalności.

Brak możliwości wykonywania lotów w czasie aktywności strefy TR191 może ograniczyć w znacznym stopniu możliwości pozyskiwania środków finansowych na utrzymanie Aeroklubu.

6. Aeroklub Wrocławski ma podpisane stałe umowy na zabezpieczenie stałych dyżurów na gaszenie pożarów przez samoloty gaśnicze typu Dromader i loty patrolowe dla Lasów Państwowych.

Aktywność strefy TR191 uniemożliwi wykonywanie jakichkolwiek startów i lądowań, w tym tych alarmowych które muszą być wykonywane na sygnał w ciągu krótkiego czasu, bez możliwości prowadzenia jakichkolwiek uzgodnień z organizatorami lotów UAV.

7. Aeroklub Wrocławski jest gotów do rozmów i wzajemnych uzgodnień dotyczących działalności we wspólnej przestrzeni dla bezpiecznego wykonywania lotów.

OPINIA NR 4 – PILOT GA

Strefa planowana jest w bezpośredniej bliskości południowo-wschodniego końca pasa EPWS. To oznacza niebezpieczne zaburzenie kręgu, oraz brak możliwości odlotów i przylotów w osi pasa z tego kierunku. Jest to szczególnie niebezpieczne ze względu na dużą ilość lotów szkolnych w tym rejonie, i to z obu stron - zarówno użytkowników EPWS, jak i przede wszystkim użytkowników planowanej strefy.

Ponadto strefa w tym miejscu zagraża bezpieczeństwu przylotów śmigłowców LPR do szpitala przy ulicy Kamieńskiego, którego lądowisko znajduje się wewnątrz strefy.

Wreszcie, duża część strefy znajduje się nad obszarami zwartej zabudowy Wrocławia, a tym bardziej w obrębie granic administracyjnych Wrocławia, wewnątrz których obowiązuje ograniczenie wykonywania lotów stosowne do wielkości miasta. W tej sytuacji tworzenie takiej strefy jest w ogóle sprzeczne z polityką zarządzania przestrzenią powietrzną.

OPINIA NR 5 – INSTRUKTIR, PILOT GA

Planowana strefa jest zbyt blisko wschodniego skraju EPWS, co spowoduje brak możliwości ominięcia samolotów latających po kręgu nadlotniskowym przez motoparłotnie (zwłaszcza w lotach szkolnych). W tej chwili loty takie odbywają się na wschód od szosy Wrocław-Trzebnica, do rzeki Widawy i dalej południową stroną Widawy, z ominięciem kręgu nadlotniskowego, do lądowiska parolotniowego na EPWS. Ponadto planowana strefa całkowicie odcina możliwość lotu nad Widawą w kierunku wschodnim, Teren zalewowy Widawy jest obszarem niezabudowanym. Z uwagi na mały zasięg i małą prędkość motoparalotni, oraz krótkiego okresu atermicznego przez zmrokiem kiedy lata się motoparalotnią, oblecenie planowanej strefy będzie niemożliwe, co będzie skutkowało lądowaniami w terenie przygodnym z powodu niedolotu na lotnisko w przypadku nasilenia się wiatru.

OPINIA NR 6 – PILOT LINIOWY, INSTRUKTOR SAMOLOTOWY

Ograniczy swobodę wykonywania operacji w ATZ EPWS. Ludzie, czy Wy powariowaliście? Przecież WP ma poligony od takich operacji, zamiast coraz bardziej polepszać sytuację z przestrzenią to ją ograniczacie. Ta strefa jest w BEZPOŚRENICH granicach kręgu EPWS, właściwie to bardzo go OGRANICZA. Zrozumiałbym, gdyby pionowa granica wynosiła 900ft AMSL (500ft AGL), wtedy operacje można by wykonywać bez problemu. Zabijacie nas swoją biernością w stosunku do zabierania przestrzeni przez wojsko. GA nie ma w PL jakichkolwiek przywilejów. Panoszenie się wojska jeśli chodzi o strefy i wrogość części lotnisk kontrolowanych pokazuje że GA jest wrzodem na dupie biurokracyjnych zarządców lotnictwa w PL. Smutno.

Uwaga praktyczna: wyobrażam już sobie ludzi którzy i tak wlatują i naruszają bo nie ogarniają albo po prostu nie są w stanie inaczej wykonać operacji. Wyjdą z tego kwasy.

OPINIA NR 7 – PILOT GA

Strefa planowana jest w bezpośredniej bliskości południowo-wschodniego końca pasa EPWS. To oznacza niebezpieczne zaburzenie kręgu, oraz brak możliwości odlotów i przylotów w osi pasa z tego kierunku. Jest to szczególnie niebezpieczne ze względu na dużą ilość lotów szkolnych w tym rejonie, i to z obu stron - zarówno użytkowników EPWS, jak i przede wszystkim użytkowników planowanej strefy.

Ponadto strefa w tym miejscu zagrozi bezpieczeństwu przylotów śmigłowców LPR do szpitala przy ulicy Kamieńskiego, którego lądowisko znajduje się wewnątrz strefy.

Wreszcie, duża część strefy znajduje się nad obszarami zwartej zabudowy Wrocławia, a tym bardziej w obrębie granic administracyjnych Wrocławia, wewnątrz których obowiązuje ograniczenie wykonywania lotów stosowne do wielkości miasta. W tej sytuacji tworzenie takiej strefy jest w ogóle sprzeczne z polityką zarządzania przestrzenią powietrzną.

OPINIA NR 8 – PILOT GA

Zmiana zwiększy ryzyko kolizji z ruchem samolotowym, śmigłowcowym, szybowcowym, motoszybowcowym, ultralekkim oraz balonowym ponieważ znajduje się w bliskim sąsiedztwie lotniska aeroklubowego o bardzo dużym natężeniu ruchu. Proponuję zmienić lokalizację strefy na taką, która nie będzie wymagała konieczności wydzielania części ATZ EPWS.

