



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

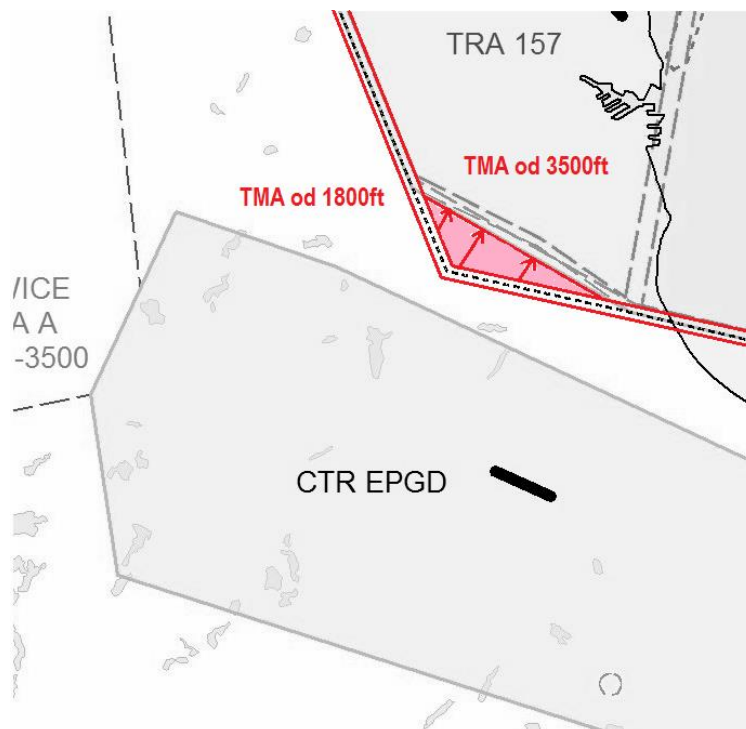
WYNIKI KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

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

Polska Agencja Żegluga Powietrznej dziękuje za nadesłane formularze konsultacyjne dotyczące reorganizacji przestrzeni powietrznej wokół lotnisk wojskowych. Wpłynęło łącznie 8 opinii (wyłączając wielokrotne zgłoszenia od reprezentantów tego samego podmiotu i zgłaszających uwagi o tej samej treści). Odpowiedzi na zamieszczone pytania / wątpliwości znajdują się poniżej:

Zmiany dot. EPCE, a dokładniej EPOK – „niewielka” korekta MCTR w kierunku południowo zachodnim znacząco pogorszy operacje lotnictwa ogólnego (GA). W przytoczonym miejscu jest niewielki przesmyk między CTR EPGD i MCTR EPOK, który pozwala na swobodne operowanie statkami powietrznymi, wykonującym loty VFR w dzień, bez niepotrzebnego wlotu w przestrzeń kontrolowaną. Każde zwężenie tej przestrzeni spowoduje utrudnienie w ruchu dla GA – konieczność złożenia FPL i koordynacji przelotu, co może powodować opóźnienia. Dodać należy, że w tym wąskim przesmyku jest maszt w Chwaszczynie i każde, nawet nieznaczne zwężenie zwiększy również ryzyko lotu w tym rejonie

Jak wynika z zamieszczonej w opisie konsultacji mapy, z punktu widzenia użytkowników przestrzeni niekontrolowanej zmiana będzie widoczna wyłącznie jako obniżenie dolnej granicy TMA Gdańsk do 1800ft AMSL w trójkącie oznaczonym kolorem jasno – czerwonym na poniższym rysunku. Należy podkreślić, że obecnie ten niewielki fragment otoczony jest od południa i zachodu przestrzenią TMA Gdańsk od 1800ft AMSL i od północy i zachodu MCTR EPOK. Poddaje to w wątpliwość jego wykorzystanie w przedmiotowym zakresie wysokości (1800-3500ft) przez lotnictwo GA. W opinii PAŻP zmiana pozostanie bez wpływu na użytkowników przestrzeni niekontrolowanej.



Zmiany dot. EPPR. Zmiana MATZ w MCTR wiąże się z wprowadzeniem obowiązku składania FPL na każdy lot, nawet po kręgu, ale domyślam się, że ta zmiana jest przesądzona. Chciałbym jednak zaapelować, aby nie okazało się, że przy okazji zmiany niezbędny będzie również transponder, bo to uniemożliwiłoby operowanie szybowcami.

Podniesienie dolnej granicy MTMA Malbork do 5500ft AMSL w zupełności wystarczyłoby na bezpieczne wykonywanie lotów szybowcowych na północny wschód od Grudziądza.

Zmiana przestrzeni MATZ na MCTR/MTMA rzeczywiście wiąże się ze sklasyfikowaniem jej jako „D” (obecnie przestrzeń MATZ jest niesklasyfikowana, ale służby ruchu lotniczego zapewniane są zgodnie z zasadami klasy „D”). Dla ułatwienia wykonywania lotów możliwe jest zawarcie bądź aktualizacja porozumienia pomiędzy zainteresowanymi użytkownikami a wojskowym organem zapewniającym służby ruchu lotniczego w odpowiednich MCTR w celu ustanowienia rejonów typu AREA. Rejony te pozwalają na czasowe zniesienie niektórych wymagań wynikających z klasyfikacji przestrzeni powietrznej (jak np. obowiązek złożenia planu lotu, posiadania transpondera czy zachowania dwustronnej łączności). Podobne porozumienie o współpracy funkcjonuje np. między organem MIL TWR EPIR a Aeroklubem Kujawskim, zaś istnienie tego i podobnych porozumień w innych lokalizacjach świadczy o wzajemnym zrozumieniu potrzeb pomiędzy stroną wojskową a cywilnymi użytkownikami dotychczasowych stref MATZ. Stanowisko SSRL SZ RP potwierdzające takie nastawienie strony wojskowej wyrażone zostało oficjalnie przy okazji ubiegłorocznych konsultacji dot. pierwszego etapu zamiany MATZ na MCTR. W odniesieniu do uwagi dotyczącej konieczności instalacji transpondera – z uwagi na zapewnianą w MCTR EPPR proceduralną służbę kontroli lotniska, nie jest przewidziane wprowadzenie takiego obowiązku.

Przy okazji zmiany granic MATZ/MCTR EPPR i granic TRA48 chciałbym prosić o zmianę TRA48B, dokładniej skrócenie jej od wschodu, aby nie wchodziła nad Przekop Wisły, a dokładniej, aby odsunąć niskie loty statków powietrznych znad rezerwatu Mewia Łacha.

Propozycja zostanie przedstawiona stronie wojskowej.

Przy okazji zmiany granic MATZ/MCTR EPPR proszę zreorganizować punkty wlotowe VFR dla EPPR, aby ich oznaczenia nie pokrywały się z punktami okolicznych lotnisk, zwłaszcza dotyczy to punktu ZULU znajdującego się 15 NM od ZULU EPGD w tym samym rejonie lotów, co utrudnia komunikację.

Uwaga jest słuszna i zostanie przekazana stronie wojskowej.

Wnoszę o stworzenie strefy zakazu lotów (strefy R) (centralny punkt strefy 54038°26'N 018028°34'E, okrąg o promieniu 2000 m) dla wszystkich typów statków powietrznych z napędem oraz bez napędu. (...)

Wnoszę o stworzenie strefy zakazu lotów (strefy R) (centralny punkt strefy 54021°30'N 018057°00'E, okrąg o promieniu 2000 m) dla wszystkich typów statków powietrznych z napędem oraz bez napędu.

Zasady ustanawiania stref R reguluje Rozporządzenie Min. Infrastruktury w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy, niż 3 miesiące. Stanowi ono, że strefy R ustanawiane są nad obszarami miast o liczbie ludności powyżej 25 tys. bądź nad obszarami parków Narodowych. Wymienione lokalizacje nie mieszczą się w kategoriach wskazanych przez ustawodawcę. Ponadto, strefy R, P i D publikowane są w w/w rozporządzeniu, a więc z prawnego punktu widzenia nie są ustanawiane przez PAŻP, a mogą jedynie być przez PAŻP opiniowane.

Zbiornicze zestawienie uwag dotyczących reorganizacji TSA09:

Proponowałbym letter of agreement, w którym wojsko zgadzałoby się na wpuszczanie do strefy TRA 69A i B ruchu VFR do 6500 ft.

Oba proponowane warianty, podzielenie segmentu A strefy TSA09 na A i B (TRA69) zaczynające się od GND a także drugi wariant czyli TRA 69A ze zmianą wschodnich granic negatywnie wpłyną na możliwość

latania na przeloty nad Borami Tucholskimi.

Podstawową uwagą do proponowanych zmian jest wniosek o podwyższenie dolnej granicy strefy TRA do 6500ft. Każda zmiana w górę jest z korzyścią dla lotnictwa GA i szybowcowego. Już 5000ft daje duże możliwości operacyjne.

Druga sprawa to zasadność zmiany rodzaju strefy z TSA na TRA. Z teoretycznego punktu widzenia zmiana korzystna tylko jakie są możliwości/mechanizmy by uzyskać od kontrolera-organizatora zgodę na wlot w strefę TRA szybowcem, który nie jest wyposażony w transponder, bez zagrożenia polecenia natychmiastowego opuszczenia strefy przez szybowiec co może powodować konieczność lądowania w terenie przygodnym.

Celem zmiany TSA na TRA jest otwarcie możliwości wydania zezwolenia na wlot lotnictwu GA do przestrzeni zajmowanej obecnie przez TSA09, poza czasem jej rzeczywistego wykorzystania przez stronę wojskową, bez konieczności dezaktywacji rejonu. Podpisanie porozumienia między stroną wojskową, a użytkownikami cywilnymi w tym zakresie jest możliwe, a celem powinno być określenie szczegółowych zasad udostępniania przestrzeni lotnictwu GA / zwalniania TRA przez GA. Rozmowy prowadzące do zawarcia tego porozumienia powinny być zainicjowane przez zainteresowane podmioty, a Ośrodek Planowania Strategicznego PAŻP służy wsparciem w zakresie osiągnięcia kompromisu ze stroną wojskową.

W otrzymanych formularzach częściej wskazywano na wariant 1 propozycji jako korzystniejszy dla lotnictwa GA. Należy zwrócić uwagę, że w wariantcie tym południowo-wschodni segment (TRA 69A) pozostaje od 3500ft, jak obecnie, zaś dostępność północno-wschodniego segmentu (TRA 69B) od GND ma być ograniczona w sezonie letnim zgodnie z informacją w opisie projektu. Ponadto z założenia aktywność stref TSA09/TRA69 nie jest przewidziana w weekendy.

Zajmując wskazane powyżej stanowiska w zakresie poruszanych w konsultacjach zagadnień, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w porozumieniu ze stroną wojskową informuje, że przedmiotowa zmiana zostanie wprowadzona wiosną 2019 roku.