KONSULTACJE SPOŁECZNE
Reorganizacja punktów i procedur VFR dla lotniska Poznań Ławica (EPPO)
oraz zmiana granic CTR EPPO

1. CEL

Lotnisko EPPO Poznań-Ławica (Lotnisko) jest lotniskiem dynamicznie rozwijającym się o znacznym rocznym przyroście ruchu lotniczego. Jedną z najszybciej rosnących wartości jest liczba wykonywanych operacji VFR takich jak touch&go oraz low approach. Wraz z rozwijającym się ruchem VFR rozwijać powinien się CTR oraz obowiązujące w nim procedury. Obecny stan od kilkunastu lat nie był aktualizowany i przy obecnym ruchu często okazuje się niewydajny oraz uciążliwy dla mieszkańców.

Przedstawiony do konsultacji projekt ma na celu przede wszystkim:

- Zmniejszenie dyskomfortu mieszkańców aglomeracji poznańskiej
- Zwiększenie świadomości sytuacyjnej pilotów wykonujących operacje w CTR EPPO
- Zwiększenie świadomości sytuacyjnej KRL EPPO TWR
- Zwiększenie sprawnego przepływu ruchu lotniczego w CTR EPPO
- Zwiększenie bezpieczeństwa lotów w rejonie CTR EPPO, MCTR EPKS oraz ATZ EPPK.

2. ZAKRES I UZASADNIENIE PROPONOWANYCH ZMIAN:

Proponowane są następujące zmiany w organizacji przestrzeni powietrznej w rejonie Poznania:

a. Zmniejszenie CTR do wymagań IFR oraz dopasowanie granic dla ruchu VFR z uwzględnieniem aktualnie opublikowanych procedur i zgodnie z obowiązującymi zasadami zabezpieczania ich przestrzenią kontrolowaną
b. Wprowadzenie strefy RMZ (Radio Mandatory Zone) poniżej TMA Poznań segment A
c. Wprowadzenie stref oczekiwania w locie VFR (Holding Area) po północnej i po południowej stronie lotniska zamiast obecnych procedur oczekiwania na punktach VFR (rys. 1)
d. Modyfikację sieci punktów VFR (rys. 2)
e. Wyznaczenie tras dolotowych do lotniska EPPO w oparciu o nową sieć punktów VFR (rys.3 i 4)
f. Wprowadzenie tzw. base limit – ograniczenia odległości wykonywania trzeciego zakrętu (rys. 5)
g. Modyfikację procedury utraty łączności w locie VFR.

a) Zmmniejszenie CTR EPPO

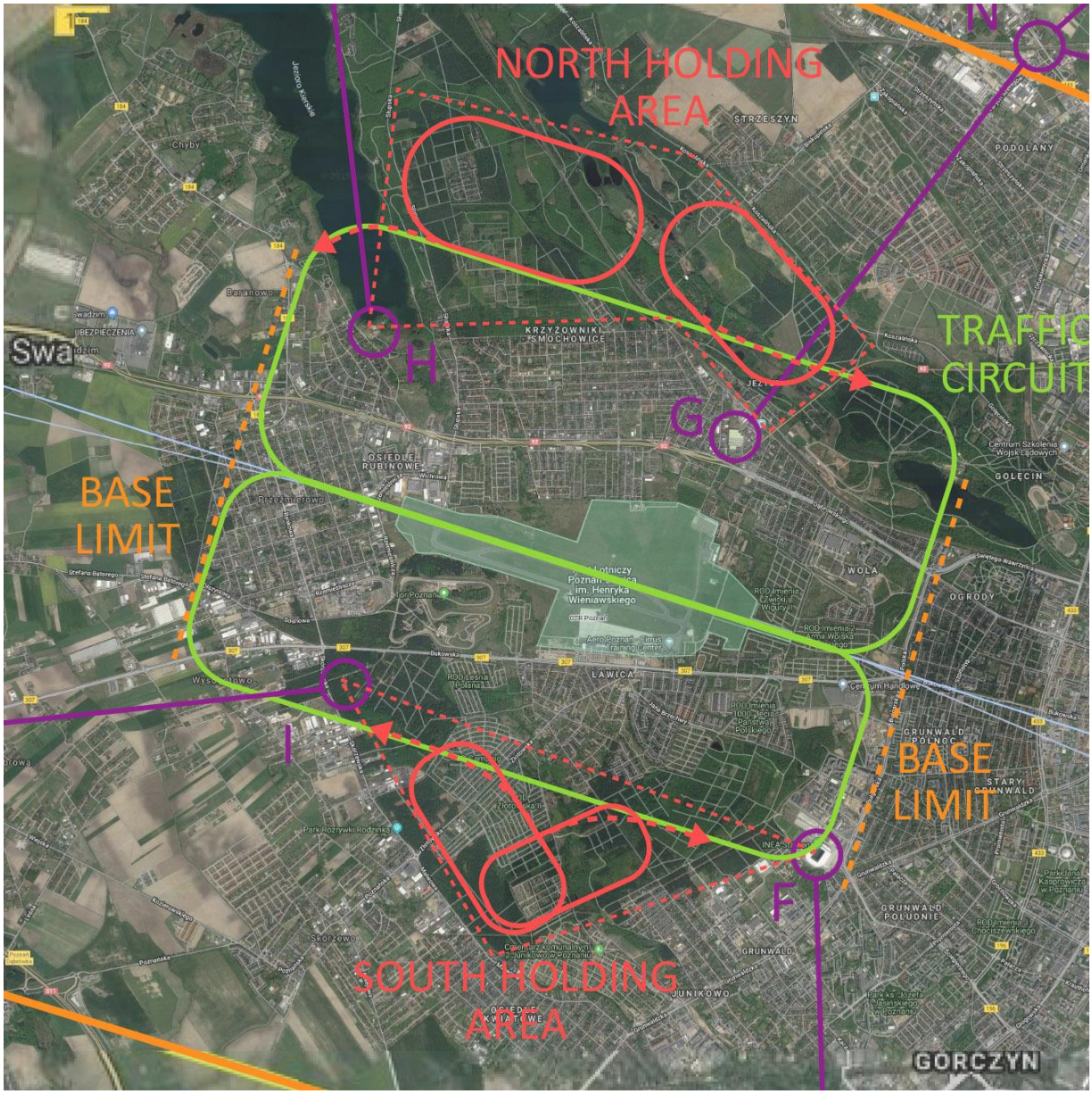
Obecnie CTR Poznań-Ławica jest przestrzenią rozciągniętą wzdłuż osi RWY, zbudowaną tak dla zabezpieczenia operacji IFR w przypadku odejścia na drugi krąg z awarią silnika i minimalną prędkością wznoszenia. Od kilku lat nie stosuje się już tak restrykcyjnego zabezpieczenia procedur missed approach, dlatego zaplanowana została weryfikacja przebiegu wschodniej i zachodniej granicy CTR EPPO. Jej dokładny przebieg jest obecnie w trakcie opracowywania, zakładane jest jednak przybliżenie tych granic do lotniska w Ławicy, co wpłynie pozytywnie na dostępność przestrzeni niekontrolowanej w rejonie Poznania. W miarę możliwości, przebieg nowej granicy CTR zostanie oparty o charakterystyczne obiekty naziemne.

b) Wprowadzenie strefy RMZ poniżej segmentu A TMA Poznań

W chwili obecnej obowiązek nawiązania dwustronnej łączności wynika w rejonie Poznania z przebiegu granic przestrzeni kontrolowanej. Ruch znajdujący się w bezpośrednim sąsiedztwie CTR i jego punktów wlotowo-wylotowych nie utrzymujący łączności radiowej z organem ATS jest znaczącym obniżeniem bezpieczeństwa, szczególnie w przypadku ruchu oczekującego na granicy przestrzeni kontrolowanej. Wyznaczenie RMZ podniosłoby świadomość sytuacyjną pilotów oraz kontrolerów i dałoby możliwość udzielenia precyzyjniejszej informacji o ruchu.

c) Wprowadzenie stref oczekiwania w locie VFR

Ze względu na wzrost ruchu VFR oraz niedokładne zapisy dotyczące procedury oczekiwania nad wyznaczonymi punktami rośnie uciążliwość ruchu lotniczego dla mieszkańców aglomeracji poznańskiej. W związku z tym powstała koncepcja stworzenia stref oczekiwania, a punktów VFR traktowania tylko jako punktów przelotowych/nawigacyjnych. Aby zminimalizować uciążliwość ruchu lotniczego dla mieszkańców, a wciąż zapewnić bezpieczeństwo oczekującym oraz innym podchodzącym do lądowania statkom powietrznym strefy wyznaczono na trawersie lotniska nad terenami zielonymi (lasy, łąki, ogródki działkowe „ROD") oraz oznaczono sugerowane orbity w pobliżu trzeciego zakrętu (w zależności od pasa w użyciu) (Rys. 1). Sugerowana wysokość w strefie oczekiwania to A016 (downwind wykonywany na A013).



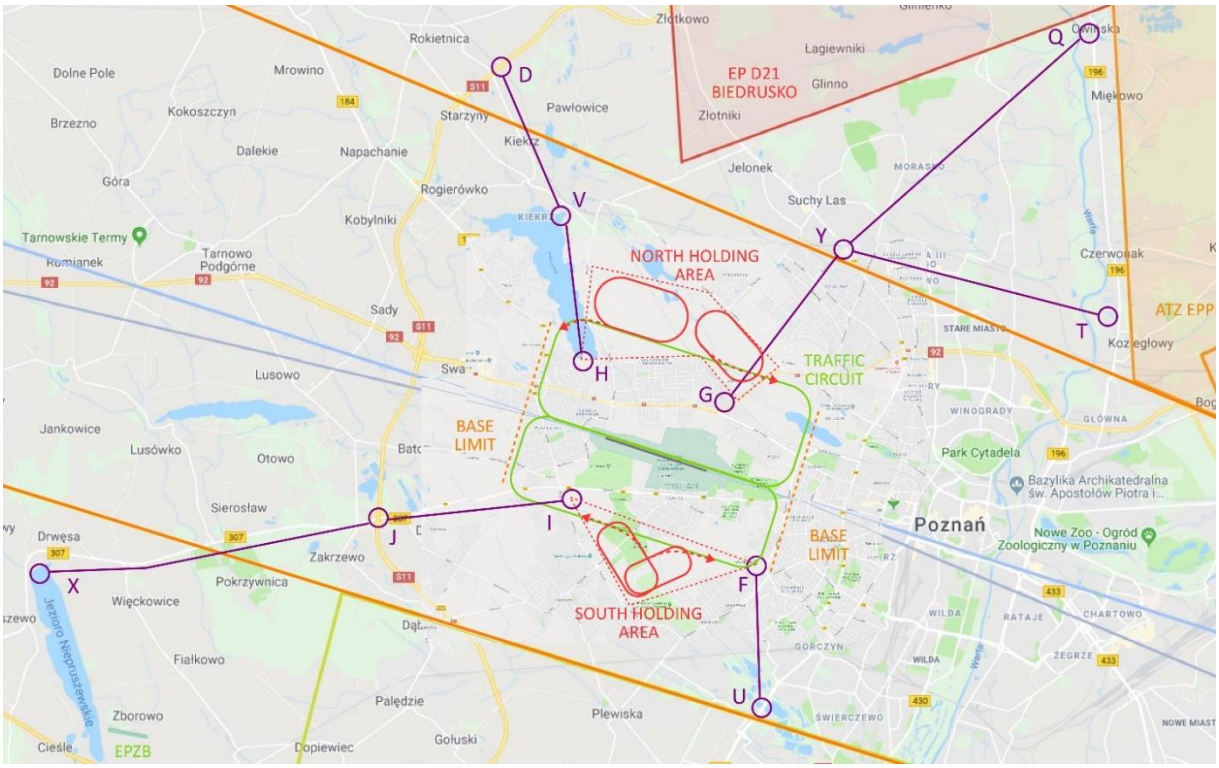
Rys. 1: Lokalizacja Holding Areas w rejonie lotniska Poznań Ławica.

Bezpieczeństwo zachowane jest zarówno w stosunku do innego ruchu IFR/VFR znajdują-cego się w osi RWY oraz, w przypadku awarii silnika, dla samolotu oczekującego w holdingu, umożliwiając bezpieczny dolot do lotniska z wysokości względnej 700-1200 stóp . Głównym atutem proponowanych stref jest niewielka odległość od lotniska

możliwa do pokonania dla pilota w przypadku awarii silnika - obecne stosowane oczekiwanie nad punktem SIERRA oraz NOVEMBER nie daje takich możliwości.

d) Modyfikacja sieci punktów VFR

Obecne punkty VFR w rejonie Poznania zlokalizowane są w miejscach oddalonych od lotniska, co utrudnia powrót w sytuacjach awaryjnych (NOVEMBER, SIERRA), w miejscach słabo widocznych z powietrza (np. CHARLIE), są wykorzystywane w dolotach do wielu lotnisk (TANGO) lub położone w miejscach uciążliwych dla mieszkańców.

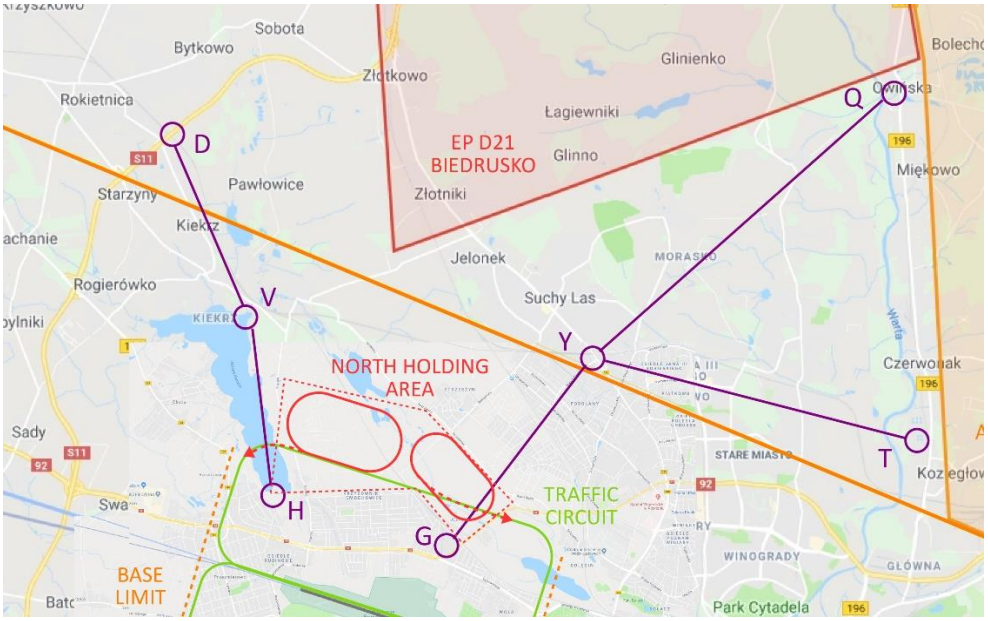


Rys. 2: Proponowana nowa sieć punktów VFR dla lotniska EPPO

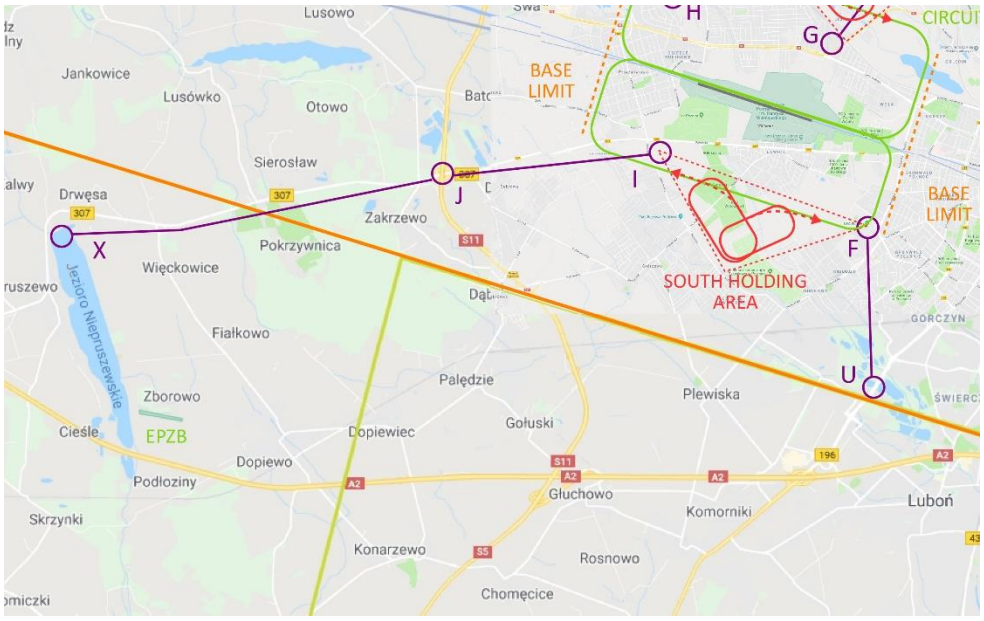
Nowy punkt VFR	Uzasadnienie / komentarz:
DELTA - 52°30'12"N 016°46'05"E (Wiadukt obwodnicy nad torami kolejowymi)	Słaba widoczność z powietrza obecnego punktu CHARLIE
FOXTROTT - 52°23'51"N 016°51'29"E (Stadion piłkarski)	Usprawnienie przepływu ruchu VFR
GOLF - 52°25'56"N 016°50'48"E (Jasnozielony magazyn)	Dobra widoczność z powietrza, bliskość lotniska, możliwość komunikacji z użyciem light gun
HOTEL - 52°26'30"N 16°47'50"E (Hotel na południowym krańcu Jeziora Kierskiego)	Dobra widoczność z powietrza, bliskość lotniska,
JULIETT - 52°24'28"N 016°43'33"E (Węzeł Poznań-Ławica)	Dobra widoczność z powietrza sprzyjająca ominięciu MCTR EPKS w dolocie od punktu X-RAY
VICTOR - 52°28'14"N 016°46'58"E (Północno-wschodni skraj Jeziora Kierskiego)	Poprawa przepływu ruchu VFR z kierunków północno-zachodnich
YANKEE - 52°27'53"N 016°53'19"E (Wiadukt Narutowicza)	Lepsza widoczność z powietrza względem obecnego NOVEMBER, zarówno w dzień jak i w nocy
QUEBEC - 52°30'41"N 016°58'29"E (Park Orientacji Przestrzennej w Owińskach)	Ułatwienie omijania stref EPD21 i ATZ EPPK, dobra widoczność z powietrza
INDIA - 52°24'41"N 016°47'37"E (Radar Lotniczy)	Dobra widoczność z powietrza, bliskość lotniska
UNIFORM - 52°22'03"N 016°51'37"E (Grobla przy stawie Nowakowskiego)	Punkt wlotowo/wylotowy do EPKS
TANGO - 52°27'11"N 016°58'48"E (Koziegłowy - oczyszczalnia)	Obecna lokalizacja bez zmian
X-RAY - 52°23'45"N 016°36'27"E (Północny skraj Jeziora Niepruszewskiego)	Odsunięcie obecnego punktu WHISKEY od lądowiska Zborowo

e) Wyznaczenie tras dolotowych do lotniska EPPO

Obecnie nie ma wyznaczonych tras i procedur dolotowych do Lotniska. Wyznaczenie tras dolotowych (Rys. 3 oraz Rys. 4) pozwoli KRL na większą kontrolę oraz da większe możliwości organizacji ruchu w CTR. Pilot zapoznając się z zapisami AIP będzie miał szansę na lepsze przy-gotowanie się do lotu oraz łatwiejszą nawigację w CTR. Trasy wyznaczone zostały wzdłuż linio-wych obiektów terenowych (linie kolejowe, drogi szybkiego ruchu). Trasy doprowadzają pilota do kręgu nadlotniskowego oraz ułatwiają wylot na trasę.



Rys. 3: Północne trasy VFR

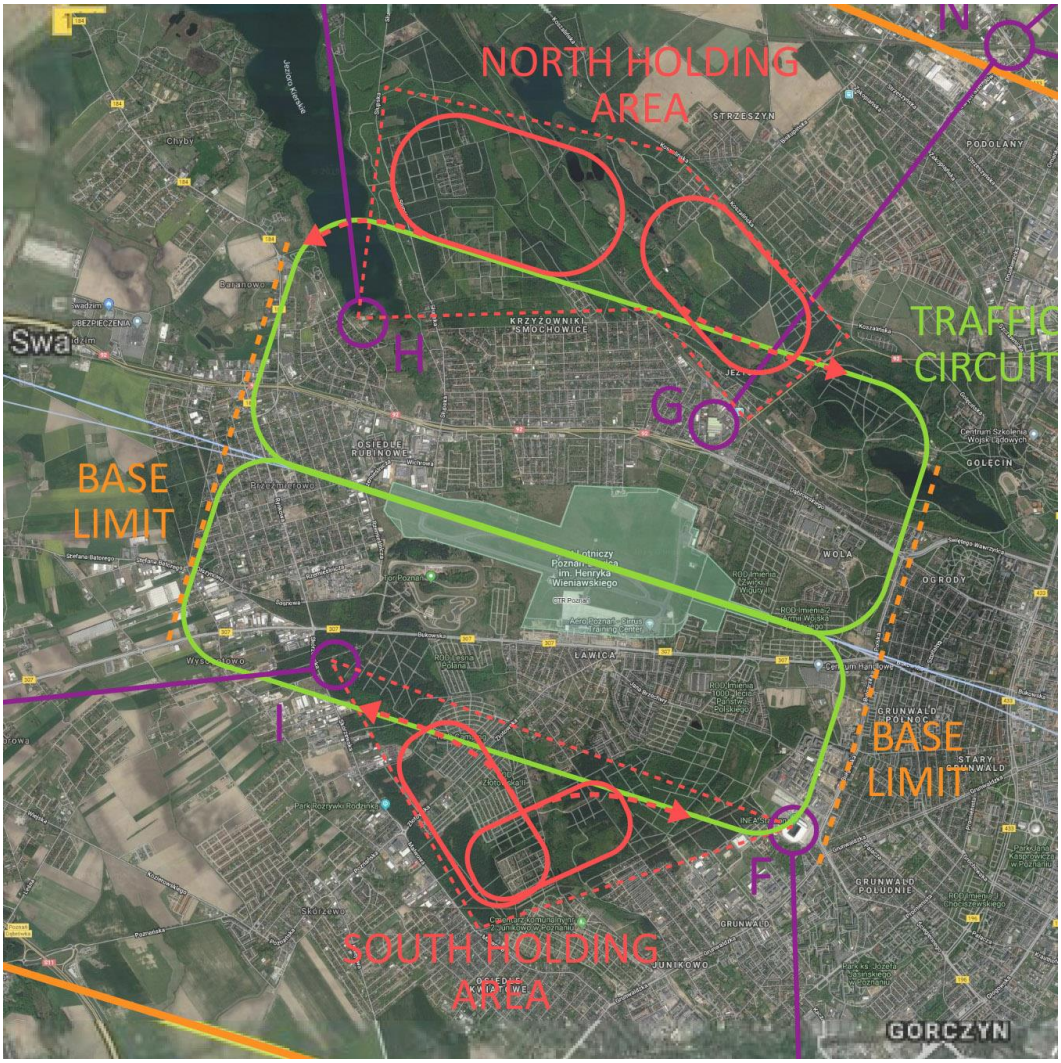


Rys. 4 Południowe trasy VFR

f) Base limit

Obecny brak procedur VFR oraz wyznaczonych kręgów sprawia, że krąg nadlotniskowy za każdym razem okazuje się inny. Wyznaczenie maksymalnej odległości trzeciego zakrętu pozwoli pilotowi przygotować się wcześniej na tzw. krótkie podejście, a KRL będzie mógł łatwiej ocenić czas potrzebny na wykonanie podejścia i organizację ruchu w CTR. Pozwoli to na zwiększenie przepustowości lotniska oraz skrócenie czasu w strefach oczekiwania.

Z przestrzegania Base Limit pilot może zostać zwolniony po uprzednim zgłoszeniu takiej prośby do KRL - np. ograniczenia osiągów danego statku powietrznego lub chęć wykonania krę-gu z wydłużonej pozycji „z wiatrem".



Rys. 5 Base limit

g) Procedura utraty łączności

Obecna procedura zakłada dolot i oczekiwanie nad punktem NOVEMBER oraz wypa-trywanie sygnałów świetlnych z TWR. Dostrzeżenie oraz poprawna identyfikacja sygnałów z takiej odległości są praktycznie niemożliwe. W granicznych warunkach VFR lub VFR Spec istnieje duże prawdopodobieństwo, że pilot z punktu NOVEMBER nie zobaczy lotniska ani sygnałów świetlnych, dlatego konieczne jest wydłużenie procedury na wypadek utraty łączności do bliższego punktu – GOLF.