

Konsultacje projektu:

Wdrożenie procedur odlotów wielokierunkowych dla lotniska Warszawa/Modlin (EPMO)

1. Cel zmiany

W związku z potrzebą obsługi statków powietrznych odlatujących zgodnie z przepisami IFR, których plan lotu nie przewiduje pozostawania w CTA poza granicami TMA Warszawa oraz takich które planują pozostawanie w rejonie lotniska, planowane jest wdrożenie procedur odlotów wielokierunkowych dla lotniska Warszawa/Modlin (EPMO). Zmiana operacyjna wprowadzi do użycia komplementarne w stosunku do opublikowanych procedur SID tzw. odloty wielokierunkowe (ang. Omnidirectional departures). Odloty będą umożliwiające zgodnie z przepisami dla obu kierunków (08 i 26), z uwzględnieniem przeszkód lotniczych. W ramach zmiany wprowadzone zostaną zapisy do Zbioru Informacji Lotniczych (AIP Polska) oraz dokumentacji operacyjnej służb ruchu lotniczego.

2. Zakres i uzasadnienie

Lotnisko Warszawa/Modlin jest intensywnie wykorzystywane do lotów handlowych lotnictwa komunikacyjnego i do celów szkoleniowych na różnych etapach treningu pilotów statków powietrznych. Uwzględniając obecne procedury oraz przepisy ruchu lotniczego, przy zastosowaniu obecnie opublikowanych procedur SID/STAR, segmentów po nieudanym podejściu, MSA oraz MVA, skierowanie ruchu IFR na określony kurs poniżej wysokości ok. 2600ft alt jest uzależnione od zgody załogi na odlot IFR z widocznością. Jednocześnie w otoczeniu lotniska EPMO brak jest znaczących przeszkód lotniczych, co umożliwi wcześniejsze wykonywanie zakrętów po starcie.

Wykorzystanie odlotów wielokierunkowych umożliwi bardziej elastyczne manewrowanie statków powietrznych w ruchu IFR, a w konsekwencji zwiększy płynność ruchu lotniczego o zróżnicowanych zadaniach i osiągnięciach.

3. Odloty wielokierunkowe

Odloty wielokierunkowe będą spełniały wymagania określone w Rozdz. 3. Doc 8168 ICAO (Dz. U. ULC poz. 215). Procedury zostaną opublikowane w AIP Polska w formie zapisów tekstowych umieszczonych na mapach AD 2 EPMO 4-2-1-0 (SID RWY 08) oraz AD 2 EPMO 4-2-2-0 (SID RWY 26):

OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES RWY 26

Climb straight ahead MAG track 256°. Minimum turn altitude 1000ft. Turn direction and heading as per ATC clearance. ATC surveillance minimum altitude 2600 ft. Minimum climb gradient 5%. No turns before departure end of the runway.

OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES RWY 08

Climb straight ahead MAG track 076°. Minimum turn altitude 1000ft. Turn direction and heading as per ATC clearance. ATC surveillance minimum altitude 2600 ft. Minimum climb gradient 5%. No turns before departure end of the runway.

4. Implementacja procedur dla lotniska Warszawa/Modlin

Lotnisko Warszawa/Modlin jest pierwszym lotniskiem w Polsce na którym PAŻP wprowadza procedury odlotów wielokierunkowych. Z tego względu przekazujemy najistotniejsze operacyjne fakty, które pomogą użytkownikom w ich bezpiecznym wykonywaniu.

a) Frazeologia

Należy się spodziewać, że służby ruchu lotniczego będą używały frazeologii „IFR OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE RUNWAY XX TURN LEFT/RIGHT HDG XXX”, którą należy powtórzyć z zachowaniem sformułowania „IFR OMNIDIRECTIONAL”.

Wykorzystanie powyższej frazeologii ma na celu użycie jednoznacznego określenia w celu uniknięcia potencjalnej pomyłki z odlotem z widocznością.

b) Zakręt początkowy

Należy spodziewać się odlotów z wykorzystaniem jednego zakrętu na określonej procedurą wysokości.

Ograniczenie wysokości rozpoczęcia pierwszego zakrętu zostało ustanowione na wysokości bezwzględnej 1000ft w celach bezpieczeństwa. Ograniczenie to dotyczy statków powietrznych wykonujących odlot wielokierunkowy IFR.

Dodatkowo, w celu zapewnienia odległości pomiędzy ruchem IFR wykonującym odlot wielokierunkowy a ruchem VFR w strefie kontrolowanej lotniska, zwłaszcza nad punktem INDIA lub wykonującym krąg nadlotniskowy, procedura zakazuje wykonywania zakrętów przed osiągnięciem przeciwnego końca drogi startowej (DER).

Wymaganie to jest istotne również w przypadku kiedy odlot wielokierunkowy jest wykonywany pomiędzy wielokrotnymi podejściami treningowymi IFR.

c) Początkowe wznoszenie

Należy spodziewać się instrukcji wznoszenia tak jak w procedurach SID, do wysokości bezwzględnej 4000ft. Wysokość ta będzie zmieniana przez ATC w uzasadnionych przypadkach.

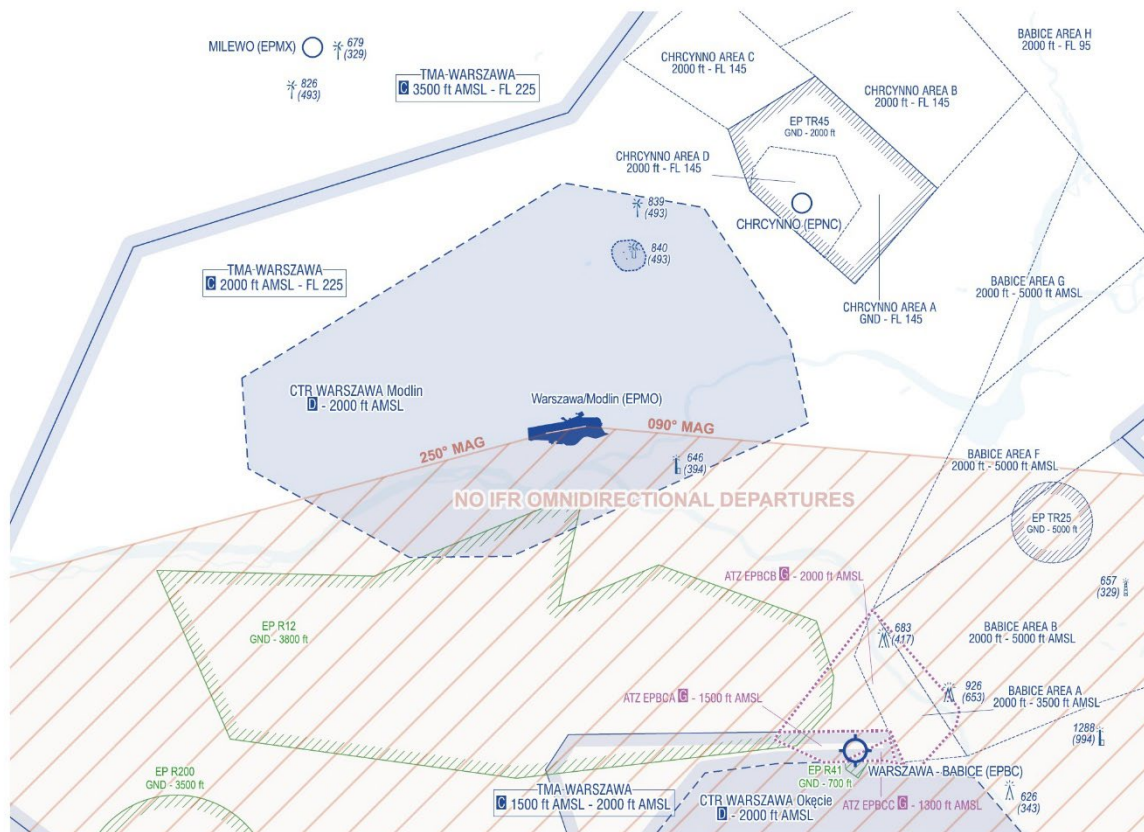
d) Łączność

Należy spodziewać się pozostawania na łączności z TWR Modlin do osiągnięcia wysokości bezwzględnej 2000ft, a następnie łączności z APP Warszawa. Po osiągnięciu MVA należy spodziewać się wektorowania radarowego w celu wprowadzenia na trasę zgodną z planem lotu. W przypadku utraty łączności należy postępować zgodnie z opisem na karcie SID dla kierunku odlotu RADIO COMMUNICATION FAILURE ppkt b):

e) Ograniczenia

Procedura dopuszczona jest dla kategorii statków powietrznych A/B/C/D.

Należy spodziewać się odlotów w zakresie kątów drogi 250 – 090 MAG.



Rys. 1. Schemat przestrzeni w otoczeniu lotniska Warszawa/Modlin z zaznaczoną strefą wyłączoną z odlotów wielokierunkowych.

Zakręty w kierunku południowym zostały ograniczone z uwagi na bliskość strefy R12 Kampinoskiego Parku Narodowego.

Procedura zakłada minimalny gradient wznoszenia (PDG) o wartości 5%, który zapewni przewyższenie nad przestrzenią niekontrolowaną klasy G w otoczeniu CTR.

Kontrola ruchu lotniczego będzie uzgadniała z załogą możliwość wykonania procedury odlotu wielokierunkowego po niskim podejściu (low approach) w wypadku wielokrotnych podejść szkolnych/treningowych.

Zgoda na odloty wielokierunkowe nie będzie wydawana w celach zwiększenia pojemności lotniska pomiędzy godzinami 22 a 6 czasu lokalnego.

5. Planowany termin wejścia w życie

Planowana publikacja przedmiotowych stref będzie wprowadzona do AIP Polska zgodnie z cyklem AIRAC (zgodnie z Aneks 15 ICAO) na dzień 13 lipca 2023.